GEMEENTE WIERDEN

Memo

Ontmoetingsplein (Wierden)

Inhoudelijke (verkeerskundige) afweging

Aan : Burgemeester en wethouders

Van : Maarten Minkjan

Datum : 13 oktober 2026

1. Inleiding

1.1. Waarom willen we een ontmoetingsplein?

Het plein bij de Nijverdalsestraat en de Marktstraat het historische focuspunt van het centrum is. In de Centrumvisie Wierden is de ambitie uitgesproken om de belevingswaarde van het plein te verbeteren en het plein meer in te richten als ontmoetingsplek met waar mogelijk extra horeca.

1.2. Wat willen we met het ontmoetingsplein?

Bij een 'ontmoetingsplek'/'ontmoetingsplein' kunnen nog vele vragen worden gesteld over hoe de inrichting van zo'n plek moet zijn en in welke voorzieningen een dergelijk plein moet voorzien. Logischerwijs is dit een plek waar weinig verkeer is en weinig geparkeerde auto's aanwezig zijn.

1.3. Verkeerskundige effecten in beeld gebracht

De hoeveelheid verkeer is één van de belangrijkste knelpunten die in de huidige situatie worden gezien. Er rijdt nu relatief veel verkeer door het centrum. Daarom is door Roelofs Advies en Ontwerp een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om de hoeveelheid (doorgaand) verkeer in het centrum terug te dringen. In de volgende rapportages zijn de kansrijke mogelijkheden voor het terugdringen van de hoeveelheid doorgaand verkeer:

- Verkeersonderzoek ontmoetingsplein Wierden (kenmerk: R01-C02-41271243-mhr, 1 mei 2025)
- Verdiepend verkeersonderzoek ontmoetingsplein Wierden (kenmerk: R02-C01-41271243-mhr, datum: 18 september 2025)

1.4. Deze memo

In deze memo wordt beschreven wat we graag willen met het ontmoetingsplein en er wordt een doorkijk gemaakt in de vervolgkeuzes en hoe we willen omgaan met de effecten op het omliggende wegennet.

GEMEENTE WIERDEN

2. Wat willen we met een ontmoetingsplein?

2.1. Centrumvisie

Op 27 oktober 2021 is de Centrumvisie Wierden door de gemeenteraad vastgesteld. De centrumvisie is tot stand gekomen in samenwerking met ondernemers en pandeigenaren. In de centrumvisie worden een aantal uitgangspunten vastgesteld voor het centrum. Deze worden hier kort beschreven:

Ambities (centrumvisie)

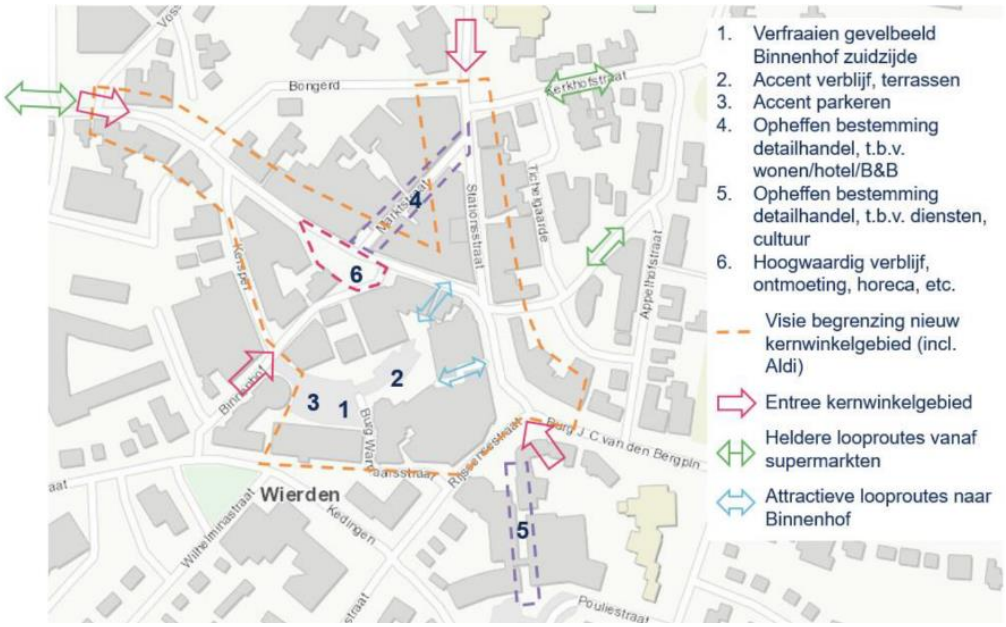
Mobiliteit
Korten efficiënt parkeren ten behoeve van boodschappen. Langparkeren ten behoeve van recreatief winkelen en werkenden in het centrum.

Ontmoetingsfunctie
Voor Wierden ligt er een kans om de ontmoetingsfunctie van het centrum te versterken, voor zowel de eigen inwoners als toeristen van buiten. Een effect van de corona-crisis is dat Nederlanders meer op vakantie gaan in eigen land. Het Twentse landschap is enorm in trek voor wandel- en fietsvakanties en de dorpen kunnen hiervan profiteren.

Aan de hierboven genoemde ambities (op gebied van ontmoeting en mobiliteit) zijn de volgende opgaven verbonden:

Sfeer, beleving & ontmoeting
Op sommige plekken is de belevingswaarde van de openbare ruimte of de gevelkwaliteit niet optimaal, o.a. door obstakels en geparkeerde fietsen in de looproutes. In sommige straten is de beeldkwaliteit van de panden matig (bijv. zuidzijde Binnenhof, Burg. J.C. van den Berghplein), o.a. door soms grote reclameborden. Veel ondernemers zouden graag extra terrassen zien, maar ook de verlichting is een aandachtspunt. De Oale Markt is het historische focuspunt in het centrum. De inrichting van deze ontmoetingsplek moet aan de hoogste eisen voldoen, inclusief waar mogelijk horeca. Ook de verblijfswaarde van het Binnenhof kan worden versterkt middels extra horeca, met aantrekkelijke terrassen.

Bereikbaarheid en parkeren
Worden relatief hooggewaardeerd door bezoekers, maar in de winkelstraten is het autoverkeer soms hinderlijk voor voetgangers en fietsers. Het fietsparkeren is onvoldoende geordend. Bereikbaarheid per auto is essentieel voor centra als Wierden. We benadrukken overigens dat de laatste jaren veel is verbeterd in de verkeersstructuur en de routing.



Figuur 1: ***Kaart toekomstvisie en verbeterpunten centrum Wierden (bron: Centrumvisie)***

2.2. Wat vinden belanghebbenden?

Bij een ‘ontmoetingsplein’ kunnen vele vragen worden gesteld over hoe de inrichting moet zijn en in welke voorzieningen een dergelijk plein moet voorzien. Daarom is een inloopbijeenkomst georganiseerd (25 november 2024). Inwoners, omwonenden en ondernemers konden hier hun ideeën en tips aandragen voor het nieuwe ontmoetingsplein. In totaal zijn 120 reacties binnengekomen.

Tabel 1: ***Gegeven ideeën participatie***

Idee	Aantal
Autovrij	62
Uitbreiding terras	38
Speelvoorzieningen	23
Evenementen (podium, overkapping)	17
Water	17
Groen	16
Fietsparkeren	12
Autoluw	11
Openbare zitplekken	11
Huidige situatie houden	9
Overlast horeca	9



Uit de reacties blijkt een sterke voorkeur voor een autoluw of autovrij plein. Het afsluiten voor auto’s van de Nijverdalsestraat ter hoogte van Blend wordt vaak genoemd als kans. Dit draagt volgens indieners bij aan een veiligere en rustigere omgeving. Daarnaast wordt veel belang gehecht aan horeca en terrassen. Dit kan bijdragen aan een sociale en levendige sfeer. Participanten geven ook aan een groen plein te willen, met aandacht voor fietsparkeren. Ook wordt een mogelijke permanente overkapping, een speelvoorziening voor kinderen en/of een waterpartij genoemd.

Verder vindt een deel van de respondenten voldoende openbare zitplekken (bankjes) belangrijk. Er is ook bezorgdheid geuit over mogelijke overlast van horeca.

2.3. Conclusie

Op basis van de geïnventariseerde ideeën en de beleidsmatige doelen die we hebben in het centrum, lijkt het autoluw maken van (een deel van) het centrum een gedragen optie. Daarbij voor de verdere inrichting willen we kijken naar:

- Terrassen
- Groen
- Speelvoorzieningen

Voorzieningen zoals een waterpartij zijn duur in aanleg en onderhoud. De realisatie van een podium, overkapping vragen relatief veel ruimte. De huidige inrichting en de aanwezigheid van bomen beperken dat in eerste instantie.

De belangrijkste stap die moet worden onderzocht is het verminderen van de hoeveelheid autoverkeer in het centrum. Hierbij moet wel aandacht blijven voor de bereikbaarheid van de winkel- en parkeervoorzieningen.

3. Mogelijkheden autoluw maken centrum

3.1. Inleiding

De hoeveelheid verkeer is één van de belangrijkste knelpunten die in de huidige situatie worden gezien. Er rijdt nu relatief veel verkeer door het centrum. Het autoluw maken van het centrum wordt ook als kans gezien om het ontmoetingsplein meer vorm te gaan geven.

Door Roelofs Advies en Ontwerp is een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om de hoeveelheid (doorgaand) verkeer in het centrum terug te dringen. In de volgende rapportages zijn de kansrijke mogelijkheden voor het terugdringen van de hoeveelheid doorgaand verkeer:

- Verkeersonderzoek ontmoetingsplein Wierden (kenmerk: R01–C02–41271243–mhr, 1 mei 2025)
- Verdiepend verkeersonderzoek ontmoetingsplein Wierden (kenmerk: R02–C01–41271243–mhr, datum: 18 september 2025)

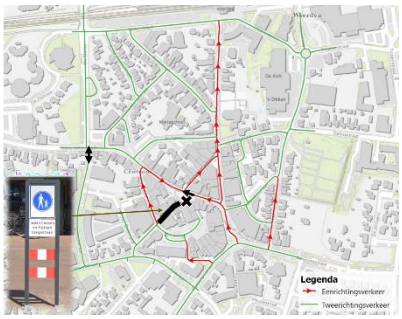
3.2. Waar rijdt het verkeer?

Uit de uitgevoerde analyses valt op te maken dat veel doorgaand verkeer gebruik maakt van de wegen in het centrum (Nijverdalsestraat). Vooral de route Appelhofstraat – Nijverdalsestraat – Marktstraat is een veelgebruikte doorgaande route door het centrum. Ook rijdt er veel verkeer van oost naar west via de route Nijverdalsestraat – Marktstraat – Kerspel. Maatregelen nemen op deze routes leiden tot een (forse) afname van de hoeveelheid doorgaand verkeer in het centrum.

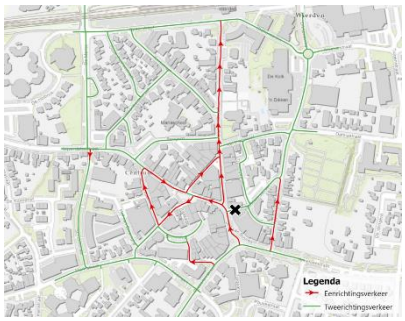
De onderzochte varianten voor het ontmoetingsplein zijn dan ook vooral ingegeven op het nemen van de ‘hoofdmaatregel’. Het weren van doorgaand verkeer leidt naar verwachting tot verschuiving van verkeersstromen. Inzicht in deze verschuivingen is belangrijk om te zorgen dat de neveneffecten van de hoofdmaatregel ‘behapbaar’ zijn.

3.3. Variantenonderzoek

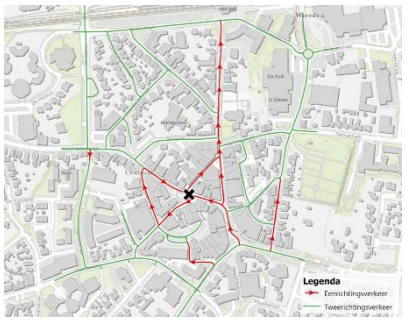
Op basis van de conclusies uit de analysefase (waar rijdt het verkeer) zijn verschillende varianten opgesteld. In onderstaand overzicht zijn de onderzochte varianten weergegeven.



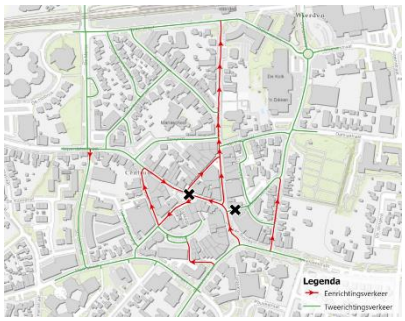
Variant 1



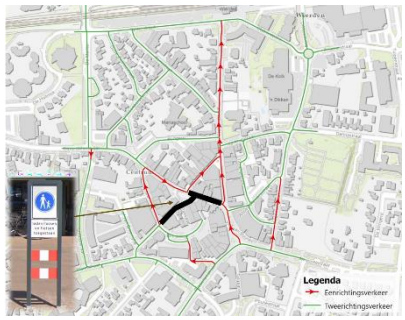
Variant 2



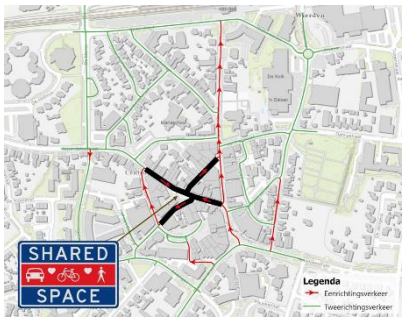
Variant 3



Variant 3B



Variant 4



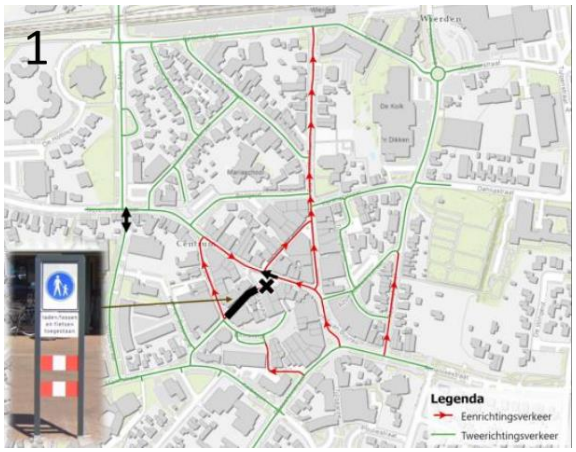
Variant 5

Figuur 2: Varianten

GEMEENTE WIERDEN

Variant 1: Afsluiting Marktstraat (zuid)

Maatregel



Effecten op omliggend wegennet



Waar zijn aanvullende maatregelen nodig?



Grootte ontmoetingsplein



Kenmerken ontmoetingsplein

- Veel ruimte voor plein
- Richting Reggewoon, PhoneHouse, Meinders
- Kans voor betrekken steeg Divers – Binnenhof
- Deel tussen Divers en bakkerij Meinders wat minder ‘levendig’ in verband met beperkte (horeca)functies
- Meer ruimte voor overige doelen ‘ontmoeten’
- Speelvoorzieningen, openbare zitvoorzieningen, fietsparkeren, groen

Effecten op bereikbaarheid centrum

- Parkeerterrein Binnenhof alleen via Kedingen bereikbaar
- ‘Rondje Nijverdalsestraat’ niet meer mogelijk
- Parkeervoorzieningen aan Nijverdalsestraat (oost) en Marktstraat (zuid) verdwijnen
- Doorgaand verkeer door centrum neemt fors af
- Toename van verkeer op met name Schoolstraat
- Instellen verkeer in 2 richtingen nodig om westelijke ontsluiting in twee richtingen mogelijke te houden.
- Ook (beperkte) toename op oostelijke randstructuur; Anjelierstraat, Akeleistraat, Violierstraat

GEMEENTE WIERDEN

Variant 2: Afsluiting Appelhofdwarsstraat

Maatregel



Effecten op omliggend wegennet



Waar zijn aanvullende maatregelen nodig?



Grootte ontmoetingsplein



Kenmerken ontmoetingsplein

- Geen extra ruimte voor ontmoetingsplein
- Kans op meer ‘voetgangervriendelijk’ inrichten Appelhofdwarsstraat

Effecten op bereikbaarheid centrum

- Doorgaand verkeer door centrum neemt fors af
- Toename van verkeer op randstructuur centrum
- (beperkte) Toename van verkeer op randstructuur
  - Oostelijke randstructuur; Anjelierstraat, Akeleistraat, Violierstraat
  - Schoolstraat

GEMEENTE WIERDEN

Variant 3: Afsluiting Nijverdalsestraat (t.h.v. Blend)

Maatregel



Effecten op omliggend wegennet



Waar zijn aanvullende maatregelen nodig?



Grootte ontmoetingsplein



Kenmerken ontmoetingsplein

- Plein kan worden doorgetrokken richting Blend •
  - In eerste instantie vooral meer ruimte voor horeca
- Wel doorgang voor fietsers blijft nodig
- Meer ruimte te creëren door opheffen parkeerplaatsen bij Reggewoon/PhoneHouse
  - Ruimtewinst is beperkt i.v.m. bevoorradend verkeer
  - Ruimte om ‘groen’ in te richten
  - Ruimte voor mogelijk shared space inrichting
- Kans op meer ‘voetgangervriendelijk’ inrichten Appelhofdwarsstraat

Effecten op bereikbaarheid centrum

- Forse afname doorgaand verkeer
  - Vooral route Nijverdalsestraat (west) richting Rijssenseweg)
- Randstructuur wordt drukker
- Doorgaand verkeer door centrum neemt fors af
  - Nijverdalsestraat een stuk rustiger

GEMEENTE WIERDEN

Variant 3b: Afsluiting Nijverdalsestraat (t.h.v. Blend) en Appelhofdwarsstraat

Maatregel



Effecten op omliggend wegennet



Waar zijn aanvullende maatregelen nodig?



Grootte ontmoetingsplein



Kenmerken ontmoetingsplein

- Plein kan worden doorgetrokken richting Blend
  - In eerste instantie vooral meer ruimte voor horeca
- Doorgang voor fietsers blijft nodig
  - Verder uit te werken hoe
- Mogelijk iets meer ruimte creëren door opheffen parkeerplaatsen bij Reggewoon/PhoneHouse
  - Kunnen deze parkeerplaatsen worden opgeheven?
  - Ruimtewinst is beperkt i.v.m. bevoorradend verkeer
- Randen van het plein is shared space inrichting mogelijk

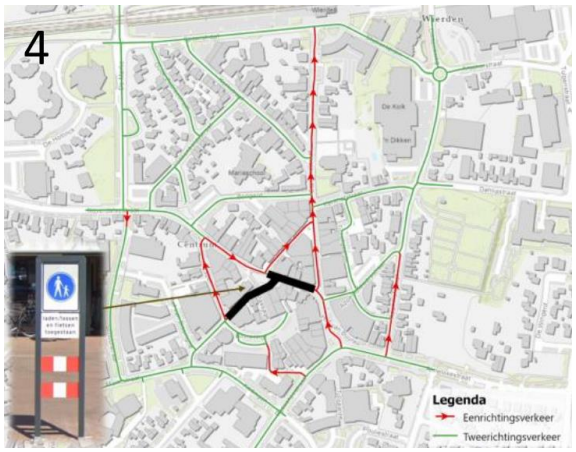
Effecten op bereikbaarheid centrum

- Vooral Schoolstraat wordt drukker
  - Veel doorgaand verkeer wordt geweerd

GEMEENTE WIERDEN

Variant 4: Afsluiting Nijverdalsestraat (oost) en Markstraat (zuid)

Maatregel



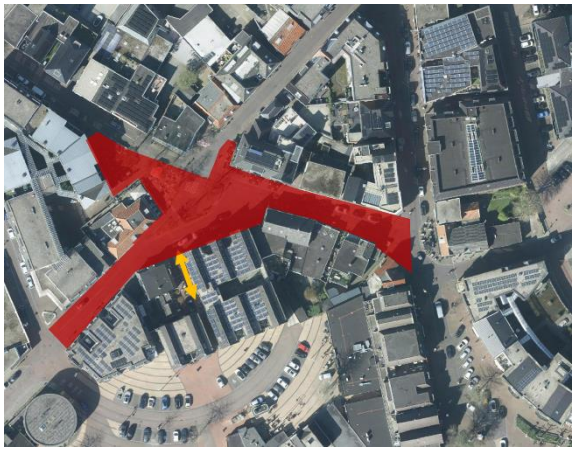
Effecten op omliggend wegennet



Waar zijn aanvullende maatregelen nodig?



Grootte ontmoetingsplein



Kenmerken ontmoetingsplein

- Veel ruimte voor plein
- Kans voor betrekken steeg Divers – Binnenhof
- Deel tussen Divers en bakkerij Meinders wat minder levendig i.v.m. beperkte functies
- Deel tussen Blend en Pearle wat minder levendig i.v.m. beperkte functies (wel Ricks' Bloemen)
- Meer ruimte voor overige doelen 'ontmoeten'
  - Speelvoorzieningen
  - Openbare zitvoorzieningen
  - Fietsparkeren
  - Groen

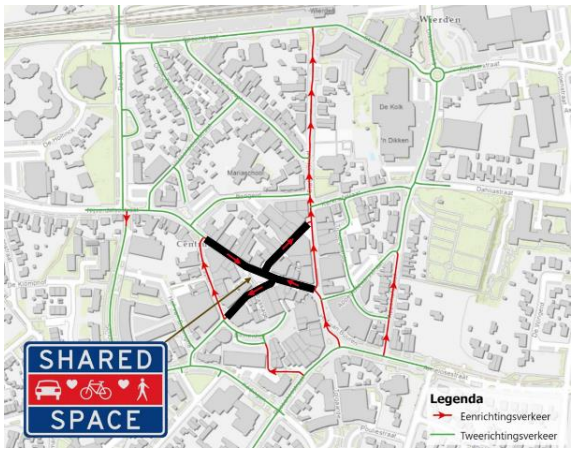
Effecten op bereikbaarheid centrum

- Parkeerterrein Binnenhof alleen via Kedingen bereikbaar
  - Rondje Nijverdalsestraat, Marktstraat niet meer mogelijk

GEMEENTE WIERDEN

Variant 5: Shared Space

Maatregel



Effecten op omliggend wegennet



Waar zijn aanvullende maatregelen nodig?

Grootte ontmoetingsplein



Kenmerken ontmoetingsplein

- Grootte van het ontmoetingsplein wijzigt niet ten opzichte van huidige situatie

Effecten op bereikbaarheid centrum

- Shared space inrichting heeft naar verwachting weinig effect op het doorgaande verkeer

3.4. Beoordeling varianten

De maatregelen die getroffen worden in de varianten zorgen voor gewijzigde verkeersstromen, waardoor er op de wegen in en om het centrum eventueel sprake is van een toe- of afname. Om de effecten op de verkeersbelasting op het wegennet rondom het centrum inzichtelijk te maken is een doorrekening gemaakt voor de verschillende varianten.

Bij deze beoordeling is ook gekeken naar de situatie op de randstructuur van het centrum. Welke effecten zijn toelaatbaar op de verschillende wegen en kruispunten. Hierbij is onderscheidt gemaakt in de volgende noodzakelijke en wenselijke maatregelen:

- Noodzakelijke maatregelen:
  - maatregelen die essentieel zijn om de situatie ten behoeve van de toename van de verkeersintensiteit te verbeteren om de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid te garanderen;
- Wenselijke maatregelen:
  - maatregelen die van belang zijn om de huidige situatie beter te maken, maar niet direct noodzakelijk zijn bij de keuze die uiteindelijk gemaakt wordt.

Voor de verschillende ‘te ontstane’ knelpunten is een eerste schets op hoofdlijnen gemaakt. Op basis hiervan is de haalbaarheid van de oplossing bepaald. Ook is hierbij een eerste kosteninschatting gemaakt.

3.5. Afweging

Een afweging van de verschillende varianten ten opzichte van elkaar is lastig. Hierom is op basis van een (ongewogen) onderdelen inzicht gecreëerd in de verschillen tussen de varianten. Hierbij zijn de volgende onderdelen kwalitatief beoordeeld.

- Verkeersbelasting
- Bereikbaarheid centrum
- Parkeren
- Verkeersveiligheid
- Financieel

nderdeel	Locatie / Doelgroep	Variant					
		0	1	2	3	3b	4
		Huidige situatie	Afsluiting Marktstraat zuid	Afsluiting Appelhofdwarsstraat	Afsluiting Nijverdalsestraat (t.h.v. Blend)	Afsluiting Nijverdalsestraat (t.h.v. Blend) en	Afsluiting Nijverdalsestraat (oost) en Markstraat (zuid)
Verkeersbelasting	Centrum	– –	++	+	0	+	++
	Centrumschil	0	– –	–	0	–	– –
Bereikbaarheid centrum	Voetganger/fiets	+	+	+	+	+	++
	Auto	++	–	–	0	–	– –
	Bevoorrading	++	0	+	+	+	0
Parkeren	Fiets	+	++	+	+	+	++
	Auto huidig	+	–	+	+	+	– –
	Auto wensbeeld	++	+	– –	+	–	+
Verkeersveiligheid	Ontmoetingsplein	– –	++	–	0	+	++
	Centrum	–	0	–	–	–	+
	Centrumschil	0	– –	–	0	–	– –
Financieel	Investeringskosten	++	– –	–	+	–	– –

Variant 1 en 4 – Grootste effect op weren doorgaand verkeer

Wat betreft meerwaarde voor het ontmoetingsplein volgt dat de varianten waar geen gemotoriseerd verkeer via de Markstraat over het ontmoetingsplein rijdt (variant 1 en 4) het beste scoren. Door het ontbreken van gemotoriseerd verkeer op het ontmoetingsplein ontstaat ruimte voor andere functies en voorzieningen, die de verblijfskwaliteit, maar ook de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers ten goede komen.

Daar tegenover staat dat deze varianten ook het meeste (negatieve) effect hebben op de verkeerssituatie op de centrumschil. Het tweerichtingsverkeer op de Schoolstraat (variant 1) heeft vanuit de verkeersstructuur rondom het centrum altijd een meerwaarde en beperkt met name de hoeveelheid verkeer op de Kerspel.

Variant 2 en 3A – Beperkte meerwaarde voor het ontmoetingsplein

Variant 2 en 3A hebben een beperkte meerwaarde voor het ontmoetingsplein, omdat er nog altijd verkeer over het ontmoetingsplein rijdt. Hierdoor is er minder ruimte voor andere voorzieningen en blijven fietsers/voetgangers gecombineerd met gemotoriseerd verkeer, wat negatief is voor de verkeersveiligheid.

Daar tegenover staat dat de effecten op de centrumschil ook minder groot zijn dan in variant 1 en 4. Variant 3B vormt een tussenweg, er is met minder verkeer een meerwaarde voor de verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid op het ontmoetingsplein en de effecten op de centrumschil zijn minder groot.

In alle varianten maatregelen nodig op de randstructuur

In alle varianten zijn verkeersmaatregelen op de centrumschil noodzakelijk en deels wenselijk. Zonder aanvullende verkeersmaatregelen op de centrumschil ontstaan nieuwe knelpunten of worden bestaande knelpunten versterkt. Alleen variant 3A vraagt substantieel minder investering in aanvullende maatregelen, maar de meerwaarde voor het ontmoetingsplein is in deze variant ook beperkt. De (financiële) investeringen voor de overige varianten vallen binnen dezelfde range en zijn hiermee niet onderscheidend.

Variant 2
- Doorgaand verkeer wordt beperkt
- Geen 'extra ruimte voor ontmoetingsplein

Variant 3a
- Beperkte invloed op doorgaand verkeer
- Beperkte 'extra' ruimte voor ontmoetingsplein

Variant 3a
- Groot voetgangers gebied
- Gaat erg 'ver'
  - Ook na eerdere ervaringen 'pilots'

Kansrijke varianten

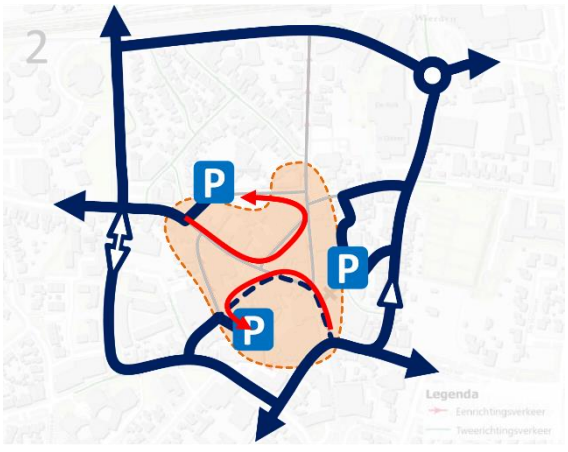
Variant 1
- Doorgaand verkeer wordt beperkt
- Groot ontmoetingsplein
- 'Rondje Nijverdalsestraat' niet meer mogelijk

Variant 3b
- Doorgaand verkeer wordt beperkt
- Met shared space
- 'Rondje Nijverdalsestraat' wel mogelijk

Wenselijke parkeerstructuur

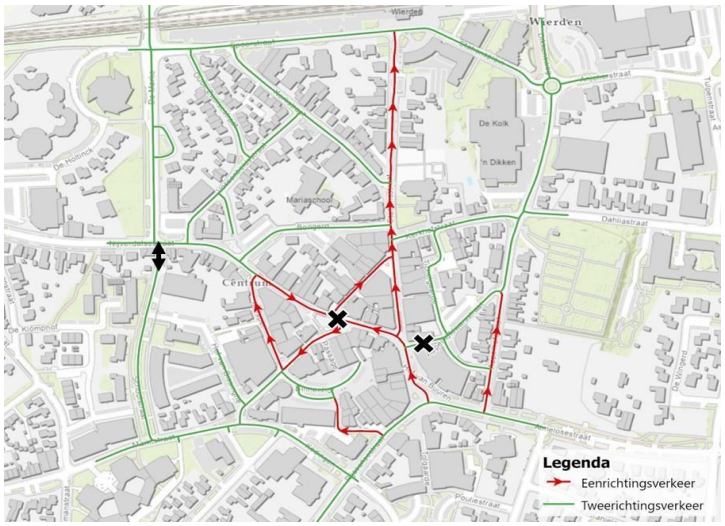
'Rondje Nijverdalsestraat'

In de huidige situatie is parkeren in de winkelstraten mogelijk. In de praktijk gebeurd dit ook veel. Veelal kijken bezoekers eerst of er plek is in de winkelstraat. Indien dit niet het geval is wordt er geparkeerd op een van de andere (grotere) parkeerfaciliteiten. Bij een afsluiting van de Nijverdalsestraat (oostelijk deel) en de Markstraat (zuidelijk deel) is het voor bezoekers niet meer mogelijk om een 'rondje Nijverdalsestraat' te doen. Zij zijn dan bij het inrijden van het centrum via de Burgemeester J.C. van den Bergplein 'genoodzaakt' om te parkeren op De Bongerd of op de Tichelgaarde. Terwijl Het Binnenhof de meest logische keuze is. Parkeerkundig is het daarom wenselijk om het 'rondje Nijverdalsestraat' mogelijk te blijven houden.



Conclusie

Resumerend hebben variant 1 en 4 de grootste meerwaarde voor het ontmoetingsplein, maar ook de grootste gevolgen voor zowel het centrum als de centrumschil. De meerwaarde van variant 2 en 3A is beperkt, net als de gevolgen. Variant 3B vormt hierbij een passende tussenweg. Er is een meerwaarde voor het ontmoetingsplein en de effecten op de centrumschil zijn beperkter. Aanvullend heeft het tweerichtingsverkeer op de Schoolstraat (los van ontwikkelingen op het ontmoetingsplein) een meerwaarde voor de verkeerstructuur (ring) rondom het centrum. In de komende periode willen we de reconstructie van het kruispunt De Marke – Nijverdalsestraat - Schoolstraat, maar ook de verwachte effecten in die omgeving beter in beeld te brengen. Op basis van deze vervolganalyse zal bij de definitieve variantkeuze hiervoor (Schoolstraat) ook een keuze worden gemaakt. Variant 3B met tweerichtingsverkeer op de Schoolstraat vormt dan ook de voorkeursvariant (= variant 3B+).



Figuur 3: ***Variant 3b – Afsluiting Nijverdalsestraat (t.h.v. Blend) en Appelhofdwarsstraat***

4. Welke randmaatregelen zijn nodig?

4.1. Welke maatregelen zijn nodig?

De randmaatregelen die noodzakelijk zijn bij de uitvoering van variant 3b zijn weergegeven in onderstaande tabel:

Locatie	Maatregel
Wegvakmaatregelen	
Schoolstraat	• Wegversmalling verwijderen • Enkele langsparkeerplaatsen opheffen
Anjelierstraat	• Realiseren brede rode fietsstroken (GOW 30 km/uur) • Het verwijderen van bestaande wegversmalling
Kruispuntmaatregelen	
Nijverdalestraat - Schoolstraat - De Marke	• Herinrichting kruispunt • Schoolstraat in twee richtingen openstellen
Rijssensestraat - Esdoornlaan - Kedingen	• Herinrichting kruispunt waarbij de oversteekbaarheid (voor met name fietsers) wordt verbeterd.
Tulpenstraat - Dahliastraat - Violierstraat	• Maatregel in de directe omgeving ofwel aanliggende straten om het doorgaande verkeer te weren en te 'sturen' via de hoofdontsluitingsroute Anjelierstraat – Akeleistraat
Anjelierstraat - Akeleistraat - Korianderhof	• De doorgaande verkeersbeweging west-zuid beter vormgeven



Figuur 4: Noodzakelijke en wenselijke maatregelen op omliggend wegennet

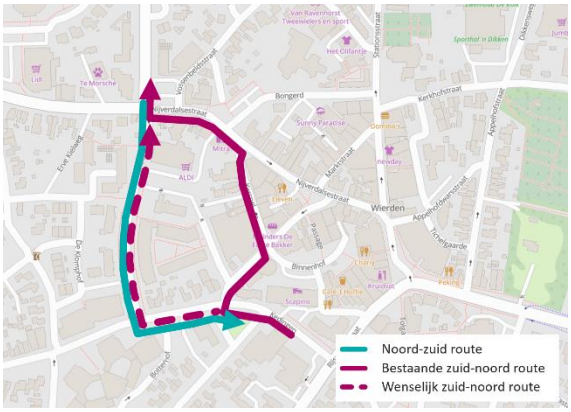
Waarom de Schoolstraat in twee richtingen?

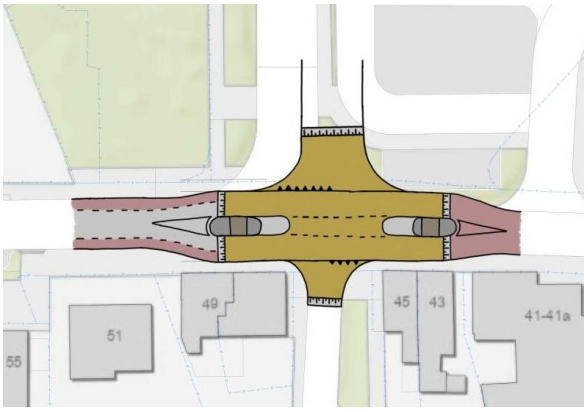
In de huidige situatie is er geen volledige 'ring' aan de westzijde van het centrum. Verkeer in zuidelijke richting maakt gebruik van de route De Marke – Schoolstraat – Marktstraat – Kedingen. Verkeer in noordelijke richting maakt gebruik van de route Kedingen Markstraat – Kerspel – Nijverdalsestraat.

De huidige intensiteit op de Kerspel is 1.300 motorvoertuigen per etmaal. Dit is bijna net zoveel als op de Nijverdalsestraat. Gezien de inrichting en functie van de Kerspel is dit relatief veel.

Door het openstellen van de Schoolstraat in twee richtingen kan de Kerpsel (gedeeltelijk) worden ontlast. Dit heeft wel tot gevolg dat de Schoolstraat een (extra) toename van verkeer te verwerken zal krijgen. De inrichting van de Schoolstraat is echter zodanig dat deze dit extra verkeer prima kan verwerken. Hierbij is het ook noodzakelijk om het kruispunt De Marke – Nijverdalsestraat – Schoolstraat te herinrichten. Dit is ook het geval wanneer de schoolstraat niet in twee richtingen wordt opengesteld, in verband met de verwachte verkeersveiligheidseffecten

In de komende periode willen we de reconstructie van het kruispunt De Marke – Nijverdalsestraat – Schoolstraat, maar ook de verwachte effecten in die omgeving beter in beeld te brengen.





4.2. Maatregelen zijn randvoorwaardelijk

De maatregelen in het centrum (afsluitingen) zijn maatregelen die op grond van artikel 15, lid 2 van de Wegenverkeerswet 1994 een verkeersbesluit vereisen. Dergelijke verkeersbesluiten zijn zowel nodig bij een permanente inrichting als bij een tijdelijke inrichting (pilot). De maatregelen zijn immers planbaar en komen niet voort uit overmacht. Voor het nemen van verkeersbesluiten heeft het bevoegde gezag (in dit geval het college) een aantal plichten. Zo moet onder andere overleg worden gevoerd met de politie en dient het college een belangenafweging uit te voeren, waarbij rekening moet worden gehouden met de belangen genoemd in artikel 2 van de WVW 1994.

Het uitvoeren van bijvoorbeeld een pilot voor de afsluitingen zonder mitigerende verkeersmaatregelen op de centrumschil kent verkeersjuridisch een hoog risico. Er is namelijk een onafhankelijk adviesbureau (Roelofs) die de gevolgen van mogelijke maatregelen heeft ingeschat. Geconcludeerd is dat op een aantal locatie de verkeersveiligheid in het geding is bij de te nemen maatregelen in het centrum (afsluitingen). Dit is een belang dat in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 moet worden afgewogen bij het nemen van verkeersbesluiten. Dit belang is inhoudelijk niet af te wegen ten opzichte van de met het besluit (de te nemen afsluitingen in het centrum) te dienen doelen.

4.3. Kosten

Voor de aanvullende maatregelen op de randstructuur van het centrum zijn kosten ingeschat op basis van eerste schetsen op hoofdlijnen. Deze kosten zijn in onderstaande tabel weergegeven:

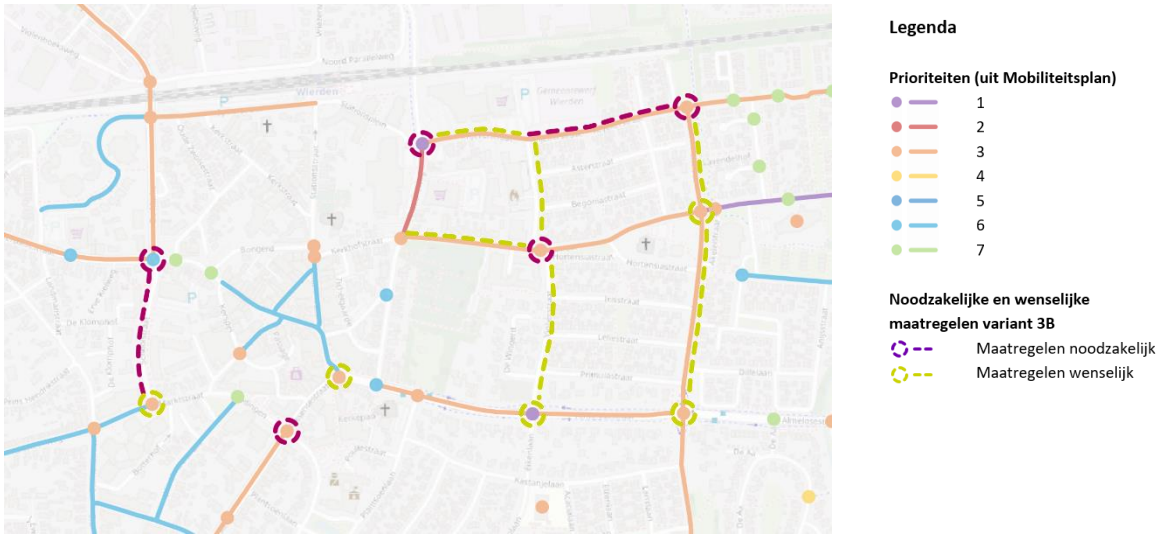
Locatie		Kosten
Wegvakmaatregelen		
Schoolstraat (versmalling verw. + p. opheffen)	€	40.000
Anjelierstraat (versmalling verw. + brede fietsstr.)	€	80.000
Kruispuntmaatregelen		
Nijverdalestraat - Schoolstraat - De Marke	€	125.000
Rijssensestraat - Esdoornlaan - Kedingen	€	250.000
Tulpenstraat - Dahliastraat - Violierstraat	€	95.000
Anjelierstraat - Akeleistraat - Korianderhof	€	125.000
Totaal	**€**	**715.000**

Uit de verkeersstudie wordt ook geconcludeerd dat er ook op de rotonde Van Kregten Tunnel – Anjelierstraat – Dikkenseweg – Stationsplein maatregelen wenselijk zijn. In het kader van de uitvoeringsagenda van het mobiliteitsplan zijn we op dit moment bezig met de voorbereidingen tot herinrichting van de rotonde. Het plan is om hier vrijliggende fietspaden te realiseren.

4.4. Gedeeltelijke financiering door extra investering

In de Nota Meerjarenbeleid 2027-2030 zijn aanvullende financiële middelen opgenomen voor de financiering van de aanvullende randmaatregelen. Er is een bedrag van € 350.000 opgenomen.

De te nemen randmaatregelen zijn een gevolg van de maatregelen om de hoeveelheid doorgaand verkeer door het centrum terug te dringen. Een aantal van deze randmaatregelen is ook vanuit het mobiliteitsplan hoog (prioriteit 3) geprioriteerd. Een aantal andere maatregelen zijn niet geprioriteerd.



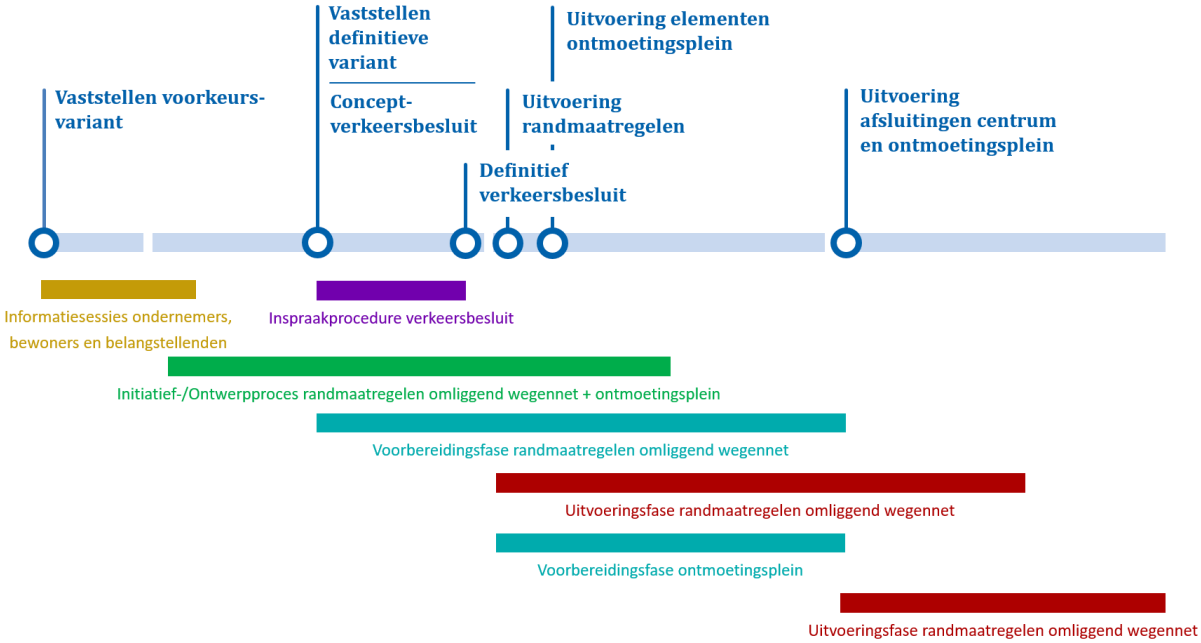
Figuur 5: Prioriteiten uit het mobiliteitsplan vs. benodigde maatregelen als gevolg van afsluitingen variant 3b

Daarom is voor de maatregelen die niet hoog zijn geprioriteerd extra investeringskrediet opgenomen in de Nota Meerjarenbeleid. Voor de overige maatregelen, die naar voren worden gehaald, is gedeeltelijk extra investeringskrediet opgenomen. Deze investeringen zijn reeds opgenomen in de Nota Meerjarenbeleid.

De overige benodigde middelen worden gepland in de (nog vast te stellen) uitvoeringsagenda 2027-2028 van het Mobiliteitsplan. Het investeringskrediet voor deze uitvoeringsagenda (€ 500.000) is eveneens opgenomen in de Nota Meerjarenbeleid.

5. Planning en vervolgproces

Voorgesteld wordt om variant 3b als voorkeursvariant vast te stellen. Met onze inspraakverordening als leidraad zien het vervolgproces er als volgt uit:



Figuur 6: Planning/Vervolgproces op hoofdlijnen

Het is wenselijk het volgende stappenplan te doorlopen:

- Vaststellen voorkeursvariant
- Informatiebijeenkomsten
  - Gemeenteraad — *26 oktober 2026; na technisch beraad begroting*
  - Winkeliersvereniging (bestuur) — *27 oktober 2026*
  - Ondernemers — *30 november 2026*
  - Bewoners (breed) en belangstellenden — *8 december 2026*
- Het uitwerken van het ontwerp van het ontmoetingsplein
  - Hierbij (bij het voorstel voor de definitieve variantkeuze) een voorstel te doen welke onderdelen van het ontmoetingsplein op korte termijn al kunnen worden uitgevoerd.
- Het verder uitwerken van de aanvullende verkeersmaatregelen op het omliggende wegennet;
- Vaststellen definitieve variant
  - Vaststellen concept-verkeersbesluit

- Inspraakprocedure (Afdeling 3.4. Awb)
- Vaststellen definitief verkeersbesluit
- Uitvoering randmaatregelen
  - Uitvoering elementen ontmoetingsplein
- Uitvoering afsluitingen centrum en herinrichting ontmoetingsplein

Elementen ontmoetingsplein uitvoeren op korte termijn

Op dit moment wordt gewerkt aan een eerste schets/ideeën voor het mogelijke ontmoetingsplein. Omdat het juridisch nodig is om eerst de randmaatregelen in de centrumschil uit te voeren is een volledige herinrichting van het ontmoetingsplein direct nog niet mogelijk. We willen de komende periode ook werken aan het ontwerp van het ontmoetingsplein. Op basis van dit ontwerp willen we kijken of sommige elementen al op korte termijn kunnen worden uitgevoerd.

In de bijlage zijn eerste schetsideeën voor het ontwerp van het ontmoetingsplein opgenomen. Het daadwerkelijke ontwerp wordt eveneens gevormd middels een participatieproces.

GEMEENTE WIERDEN

6. Voorstel

Het college van Burgemeester en wethouders wordt voorgesteld om:

1. Het vaststellen van de voorkeursvariant (variant 3b) voor het weren van het doorgaande verkeer door het centrum van Wierden, inhoudende:
   a. Het afsluiten van de Appelhofdwarsstraat voor gemotoriseerd verkeer, tussen de Tichelgaarde en het Burgemeester J.C. van den Bergplein
   b. Het afsluiten van de Nijverdalsestraat voor gemotoriseerd verkeer, tussen de Markstraat (noord) en de Marktstraat (zuid)
2. Het verder uitwerken van de aanvullende verkeersmaatregelen op het omliggende wegennet;
3. Het uitwerken van het ontwerp van het ontmoetingsplein
   a. Hierbij (bij het voorstel voor de definitieve variantkeuze) een voorstel te doen welke onderdelen van het ontmoetingsplein op korte termijn al kunnen worden uitgevoerd.

Vervolgproces

- Vaststellen voorkeursvariant
- Informatiebijeenkomsten
  - Gemeenteraad — *26 oktober 2026; na technisch beraad begroting*
  - Winkeliersvereniging (bestuur) — *27 oktober 2026*
  - Ondernemers — *30 november 2026*
  - Bewoners (breed) en belangstellenden — *8 december 2026*
- Het uitwerken van het ontwerp van het ontmoetingsplein
- Het verder uitwerken van de aanvullende verkeersmaatregelen op het omliggende wegennet;
- Vaststellen definitieve variant
  - Vaststellen concept-verkeersbesluit
  - Inspraakprocedure (Afdeling 3.4. Awb)
- Vaststellen definitief verkeersbesluit
- Uitvoering randmaatregelen
  - Uitvoering elementen ontmoetingsplein
- Uitvoering afsluitingen centrum en herinrichting ontmoetingsplein

Bijlage 1: Schetsideeën ontmoetingsplein

Schetsidee – Vergroening met spelen



Schetsidee – Vergroening met ruimte voor evenementen



GEMEENTE WIERDEN

Schetsidee – Vergroening met basiselementen

