

Reactienota

Verbeteren fietsvoorzieningen Nijverdalsestraat
(Wierden) – tussen spoorwegovergang en N35

Uitvoeringsproject Mobiliteitsplan



Informatiepagina

2

Titel:	Reactienota
	<i>Verbeteren fietsvoorzieningen Nijverdalsestraat (Wierden) – tussen spoorwegovergang en N35</i>
	Uitvoeringsproject Mobiliteitsplan
Status	Definitief
Datum:	24 juni 2026
Opgesteld door:	Afdeling Ruimtelijk Beheer en Realisatie Cluster Verkeer en Mobiliteit

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5	4. Beantwoording vragen/reacties	13
1.1. Aanleiding	5		
1.2. Wat is het plan in hoofdlijnen?	5	5. Wijzigingen op het ontwerp	17
1.3. Wat staat er in deze reactienota?	5		
2. Toelichting op het ontwerp	6		
2.1. Algemeen	6	Bijlagen	
2.2. Is behoud van de vrijliggende fietspaden mogelijk?	6	1 Rapportage “Resultaten schouw spoorwegovergang Nijverdalsestraat Wierden 20	
2.3. Kan de weg worden versmald met behoud van vrijliggende fietspaden?	7	2 Visualisaties wachtrijen bij spoorwegovergang	
2.4. Fietzers op de rijbaan	7	3 Uitwerking varianten fietsverkeer t.h.v. rotonde en spoorwegovergang	26
2.5. Conclusie	9		
3. Beantwoording algemene reacties/vragen	10		
3.1. Ontstaan er geen verkeersopstoppen bij de spoorwegovergang nu er fietsstroken komen?	10		
3.2. Waarom worden de vrijliggende fietspaden niet behouden of verbreed?	11		
3.3. Fietsoversteek in twee richtingen op de rotonde	11		
3.4. Deel Nijverdalsestraat tussen spoorwegovergang en centrum ook naar 30 km/uur	12		

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Op donderdag 16 april 2026 is een informatiebijeenkomst gehouden over het project 'Verbeteren fietsvoorzieningen Nijverdalsestraat (Wierden)' uit het mobiliteitsplan 'Veilig op weg 2024-2030'. Dit betreft de herinrichting van de Nijverdalsestraat (tussen de spoorwegovergang en de N35) te Wierden. Tijdens deze informatiebijeenkomst hebben omwonenden, belanghebbenden en geïnteresseerden kennis kunnen nemen van het plan.

1.2. Wat is het plan in hoofdlijnen?

Wegvak tussen spoorwegovergang en rotonde Loonderesweg

- Het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u
- Het aanbrengen van brede rode fietsstroken
 - Het opheffen van de (te smalle) vrijliggende fietspaden
- Het aanleggen van een voetpad, aan de zijde van de oneven huisnummers
- Het realiseren van een verkeersplateau op het kruispunt Nijverdalsestraat – 2^e Esweg
- Het plaatsen van hagen naast de rijbaan om het wegbeeld visueel te versmallen

Rotonde Loonderesweg

- Het aanpassen van de fietsoversteek op de Nijverdalsestraat
- Het opheffen van de fietsoversteek op de Loonderesweg
- Het verkleinen van het 'groene' middeneiland op de rotonde

Wegvak tussen rotonde Loonderesweg en N35

- Het opheffen van het (brom)fietspad aan de noordzijde
- Het verbreden van het (brom)fietspad aan de zuidzijde
- Het realiseren van een (brom)fietsoversteek met middengeleider, ter hoogte van de parallelweg aan de noordzijde van de Nijverdalsestraat (N35).

1.3. Wat staat er in deze reactienota?

Allereerst worden de belangrijkste, meer algemene reacties op de informatiebijeenkomst behandeld. Daarna wordt op de reacties via reactieformulieren een antwoord gegeven en wordt aangegeven of deze hebben geleid tot een wijziging van het plan.

2. Toelichting op het ontwerp

In dit hoofdstuk wordt een toelichting beschreven op het gepresenteerde ontwerp. Deze toelichting is ook gegeven tijdens de informatiebijeenkomst.

2.1. Algemeen

6

In het mobiliteitsplan is de Nijverdalsestraat (binnen de bebouwde kom) gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur. Er zijn vrijliggende fietspaden aanwezig tussen de rotonde Loonderesweg en de spoorwegovergang. Deze fietspaden zijn te smal.

De functie van dit gedeelte van de Nijverdalsestraat is gelijk aan het, enkele jaren geleden heringerichte, gedeelte tussen de spoorwegovergang en het centrum (De Marke). In weginrichting en uitstraling verschillen de beide wegvakken nogal.

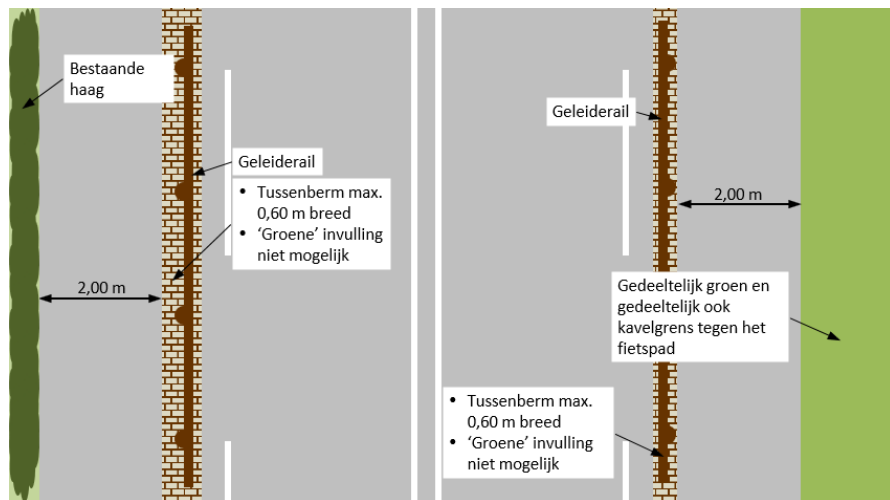
Op basis van deze functie (en het gebruik) is het wenselijk om de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/uur op het andere deel van de Nijverdalsestraat. Bij een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur passen in beginsel geen vrijliggende fietspaden. Door de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden ligt de snelheid van het autoverkeer hoger. Door het toepassen van brede rode fietsstroken kan een veilig (gemengd)

gebruik worden gerealiseerd, waarbij voor fietsers een veilige ruimte aanwezig is.

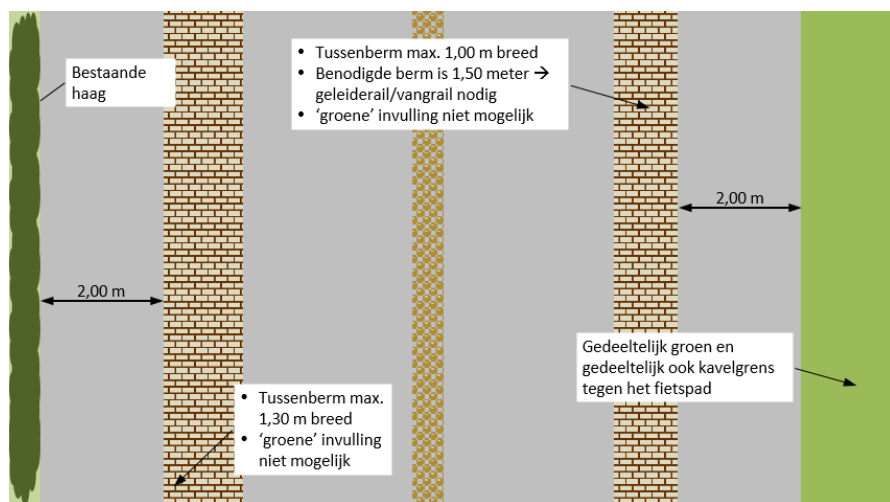
In het mobiliteitsplan is opgenomen dat we onderzoeken in hoeverre eventueel aanwezige vrijliggende fietspaden opgeheven kunnen worden.

2.2. Is behoud van de vrijliggende fietspaden mogelijk?

Om de fietspaden geschikt te maken voor het hedendaagse gebruik, zouden ze moeten worden verbreed van 1,45 naar 2,0 meter. Zo kunnen fietsers elkaar veilig inhalen en comfortabel naast elkaar fietsen. Een verbreding van de fietspaden naar 2,0 meter is niet veilig mogelijk. De berm tussen rijbaan en fietspad is dan onvoldoende breed. Een 'groene' invulling van de tussenberm is dan niet mogelijk. Uit verkeersveiligheidsoogpunt moet er dan een geleiderail worden geplaatst. Ook blijft het beperkte overzicht bij het kruispunt met de 2e Esweg en de erfaansluitingen in stand.



Figuur 1: Variant – Verbreden bestaande fietspaden



Figuur 2: Variant – Verbreden bestaande fietspaden en versmallen rijbaan

2.3. Kan de weg worden versmald met behoud van vrijliggende fietspaden?

Om een geloofwaardige inrichting van 30 km/uur is het noodzakelijk dat de rijbaan ook wordt versmald. De Nijverdalsestraat is vanuit westelijke richting de toegangsweg richting het centrum. Het is dan wenselijk dat vrachtverkeer (bevoorradend verkeer) goed gebruik kan maken van deze weg. Bij een snelheid van 30 km/uur is een vrachtwagen een rijruimte van ongeveer 3,10 meter (inclusief stuurcorrecties en afstanden tot andere weggebruikers). Voor het passeren van twee vrachtwagens (als maatgevend voertuig) is een wegbreedte van 6,20 meter nodig.

Er ontstaat iets meer ruimte als tussenberm tussen de rijbaan en de fietspaden. Deze ruimte blijft echter vrij smal. Overwogen moet dan worden of een geleiderail nodig is. Door de relatief smalle ruimte is een mooie groene invulling nog steeds niet mogelijk. De afmetingen zijn beperkt om planten/struiken goed te laten groeien. Ook voetgangers blijven gebruik maken van het fietspad en hebben geen 'eigen' ruimte. Een dergelijk profiel is in figuur 2 weergegeven.

2.4. Fietsers op de rijbaan

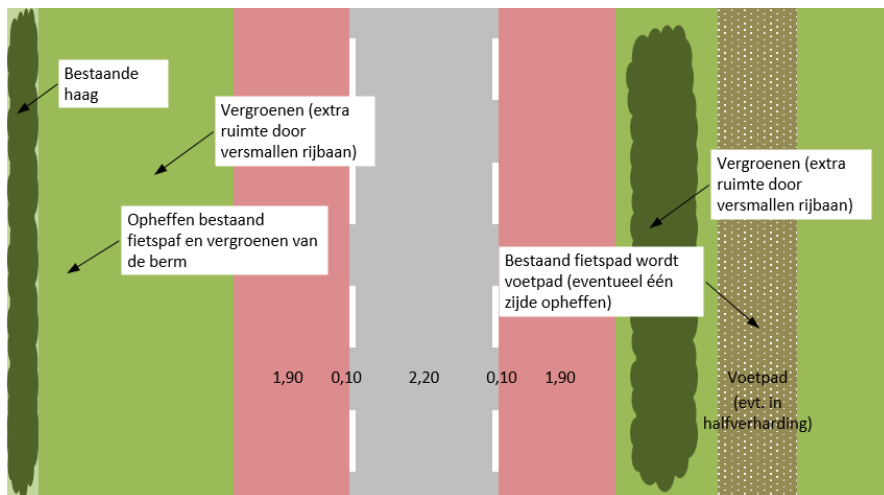
Versmallen van de rijbaan

Om een geloofwaardige inrichting van 30 km/uur te krijgen is het, zoals eerder aangegeven, noodzakelijk dat de rijbaan ook wordt versmald. Voor het passeren van twee vrachtwagens (als maatgevend voertuig) is een wegbreedte van 6,20 meter nodig. Dit is dan ook de wenselijk rijbaanbreedte.

Brede rode fietsstroken

Om fietsers een 'eigen' ruimte te geven op de rijbaan zijn brede rode fietsstroken wenselijk. Het is wenselijk dat deze fietsstroken een breedte krijgen van meer dan 1,70 meter. Met deze breedte kunnen fietsers naast elkaar op het rode gedeelte fietsen. Een ideale breedte is 2,20 meter. Bij een breedte van 2,20 wordt de rijloper (het grijze deel van de rijbaan) wel erg smal.

Het is wenselijk om over de hele lengte brede rode fietsstroken (1,90 meter) aan te brengen. Op basis van de gewenste rijbaanbreedte van 6,20 meter is de breedte 1,90 meter van de fietsstroken ideaal. Hiermee ontstaat een wegbeeld waarbij gemotoriseerd gebruik kan maken van de gehele rijbaan. Bij gebruik door fietsers is het, door de smalle rijloper, duidelijk dat bij eventueel tegemoetkomend verkeer achter de fietsers moet worden blijven gereden.



Figuur 3: Variant – Fietsers op de rijbaan (brede rode fietsstroken) + versmallen rijbaan

Richtlijnen voor fietsers op de rijbaan

Vanuit het CROW en de nieuwste inrichtingskenmerken voor gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur wordt geadviseerd om bij wegen met een intensiteit boven ongeveer 6.000 motorvoertuigen per etmaal vrijliggende fietsvoorzieningen te overwegen.

Tabel 5-2. Keuzeschema voor fietsvoorzieningen bij wegvakken binnen de bebouwde kom

Weg-categorie	Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)	Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mv/etm)	Fietsnetwerkcategorie		
			Basisstructuur (I _{gem} < 750/etm)	Hoofdnetwerk (I _{gem} 500-2.500/etm)	Snelle fietsroute (I _{gem} > 2.500/etm)
Erf-toegangsweg	stapvoets of 30	< 2.500	gemengd verkeer	gemengd verkeer of fietsstraat	fietsstraat (met voorrang)
		2.000-5.000		gemengd verkeer of fietsstrook	fietspad of fietsstrook (met voorrang)
		> 4.000		fietsstrook of fietspad	
Gebieds-ontsluitingsweg	50	2x1 rijstrook			
	70	2x2 rijstroken			
		niet relevant		fietspad	
				fiets-/bromfietspad	

Figuur 4: Keuzeschema fietsvoorzieningen binnen de bebouwde kom (CROW)

Voor wegen buiten de bebouwde kom ligt bovengenoemde grens lager. Echter is hier het snelheidsverschil tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer veel hoger.

Voor dit gedeelte van de Nijverdalsestraat wordt verwacht dat op basis van de huidige verkeersintensiteiten (ongeveer 2.500 motorvoertuigen per etmaal) een veilig inrichting kan worden gecreëerd waarbij fietsers gebruik maken van de rijbaan. Door beoogde de weginrichting wordt voor automobilisten, naast ruimtelijk, ook visueel het beeld gecreëerd dat inhalen van fietsers alleen mogelijk is bij geen tegemoetkomend verkeer. Hierdoor wordt met brede rode fietsstroken een veilige en comfortabel fietsroute gecreëerd.

Vergroenen en loopvoorzieningen

Door het versmallen van de rijbaan is het mogelijk om meer groen toe te passen. In de huidige situatie maken voetgangers gebruik van het aanwezige fietspad. In de nieuwe situatie kan het fietspad aan één zijde van de weg dienen als voetpad/trottoir. Overwogen kan worden om het bestaande fietspad aan de andere zijde van de weg op te heffen gezien het beperkte gebruik door voetgangers.

2.5. Conclusie

Op basis van het voorgaande overwegingen kiezen we ervoor om de inrichting van de Nijverdalsestraat tussen de rotonde met de Loonderesweg en de spoorwegovergang iets te versmallen en hier brede rode fietsstroken te realiseren. Hiermee proberen we de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te remmen en de fietsers toch een goede en veilige voorziening op de rijbaan te bieden. In tegenstelling Deze nieuwe inrichting sluit daarbij goed aan op het oostelijke deel van de Nijverdalsestraat tussen de spoorwegovergang en het centrum



Figuur 5: Huidige situatie



Figuur 6: Toekomstige situatie (brede rode fietsstroken)

3. Beantwoording algemene reacties/vragen

Tijdens de presentatie op de informatiebijeenkomst zijn een aantal reacties meerdere keren gegeven. Hieronder worden deze reacties beschreven en wordt inhoudelijk een toelichting gegeven.

3.1. **Ontstaan er geen verkeersopstoppen bij de spoorwegovergang nu er fietsstroken komen?**

Ter hoogte van de spoorwegovergang blijven de vrijliggende fietspaden behouden. Net na de Oude Looweg, gezien vanuit het centrum, volgt (pas) de overgang naar fietsstroken.

We verwachten dat bij het openen van de spoorbomen de wachtrij vanuit de rotonde Nijverdalsestraat – Loonderesweg de Oude Looweg in de meeste gevallen al is gepasseerd voordat de wachtrij vanuit het centrum de Oude Looweg bereikt. De wachtrij vanuit de rotonde Nijverdalsestraat – Loonderesweg is namelijk korter dan de wachtrij vanuit het centrum.

In incidentele situaties waarin de wachtrij vanuit de rotonde de Oude Looweg nog niet is gepasseerd, stimuleren de brede fietsstroken automobilisten om achter een fietser te blijven. De rijbaanbreedte van 6,20 meter en naastgelegen berm bieden bovendien uitwijkruimte in onverwachte situaties.

Naar aanleiding van deze opmerkingen hebben wij verder onderzoek gedaan naar de wachtrijen tijdens de sluiting van de spoorwegovergang. We hebben Bonotraffics (verkeerskundig onderzoeks- en adviesbureau) onderzoek laten doen naar de wachtrijen. Dit onderzoek is uitgevoerd in juni. De samenvatting van het onderzoek is in de bijlage opgenomen.

Daarbij is vooral ook gekeken naar het moment dat het laatste voertuig uit de wachtrij komende vanuit het centrum, de Oude Looweg is gepasseerd. Gekeken is hierbij of het verkeer uit de wachtrij vanuit westelijke richting (rotonde met de Loonderesweg) al weg is. Want dit is de locatie dat de fietsers op de rijbaan komen.

Ook is gekeken naar eventuele wijzigingen in de situatie waarop fietsers op de rijbaan komen. Moet dit vloeiender of bijvoorbeeld met een scherpere bocht. In de bijlage zijn daarvan enkele schetsen opgenomen. Wij zijn van mening dat de huidige keuze toch de meest veilige keuze is voor de manier waarop fietsers op de rijbaan komen.



Conclusie

In veel gevallen is het laatste voertuig uit de wachtrij (komende vanuit westelijke richting – rotonde Loonderesweg) de Oude Looweg gepasseerd, voordat het eerste voertuig (komende uit de richting van het centrum) bij de Oude Looweg is. Op dat moment is er dus voldoende ruimte voor het gemotoriseerde verkeer om ook fietsers 'de ruimte' te geven om de rijbaan op te rijden. Dit wordt ook mede vormgegeven door het fietspad als rode 'doorgaande' route aan te geven.

Ook zijn in de bijlage visualisatie opgenomen van de ruimte die voertuigen innemen bij te ontstane wachtrijen voor de spoorwegovergang. De weg is in totaal 6,20 meter breed. De breedte van een auto bedraagt ongeveer 1,83 meter (95 percentielwaarde) en voor een vrachtwagen 2,60 meter. Dit betekent dat wanneer voertuigen tegen het midden van de rijbaan wachten in de wachtrij, een fietser nog aan de zijkant kan passeren. Mocht een voertuig toch meer aan de zijkant van de weg staan te wachten, zullen fietsers ook in de wachtrij moeten wachten.

In sommige gevallen zal een fietser mogelijk ook kiezen om gebruik te maken van het voetgangersgedeelte (voormalige fietspad). Dit willen we niet stimuleren, maar biedt een alternatief voor fietsers die niet willen wachten.

3.2. Waarom worden de vrijliggende fietspaden niet behouden of verbreed?

De huidige fietspad zijn erg smal. De breedte varieert tussen de 1,25 meter en 1,45 meter. Naast de fietspaden is over grote delen aan één zijde een haag of iets dergelijks aanwezig. Dit maakt de fietspaden voor het gevoel nog smaller. Om de fietspaden geschikt te maken voor het hedendaagse gebruik, zouden ze moeten worden verbreed van 1,45 naar 2,00 meter. Zoals in hoofdstuk 2 is beschreven ontstaat er dan een wegprofiel waarbij geen ruimte is voor 'vergroening'. Wij zijn dan ook van mening dat met het gekozen wegprofiel een veilige situatie kan worden gecreëerd.

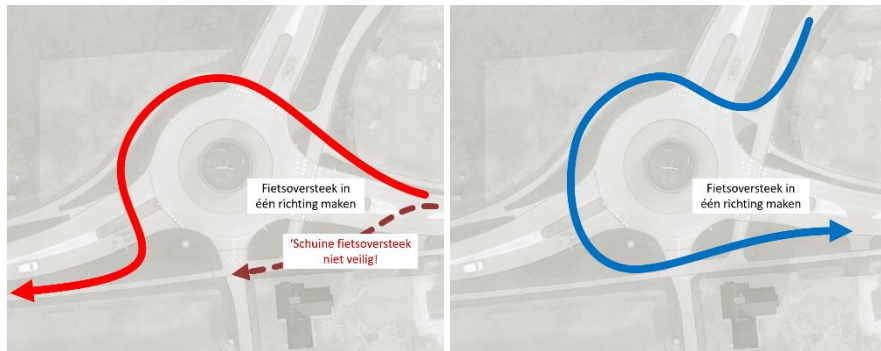
3.3. Fietsoversteek in twee richtingen op de rotonde

Op het concept-ontwerp werden ook enkele opmerkingen over fietsoversteek in twee richtingen op de rotonde Nijverdalsestraat – Loonderesweg. Is deze voldoende veilig vormgegeven? Daarnaast werden er vragen gesteld over het zicht op het fietspad aan de oostzijde van de Loonderesweg.

Fietsers komende uit de richting van het centrum moeten (op basis van het ontwerp) bij de rotonde een vrij scherpe bocht maken om over te steken naar de zuidzijde van de rotonde.

Een alternatief is om fietsers een 'rondje' te laten fietsen over de rotonde om zo vervolgens op het nieuw aan te leggen in twee richtingen bereden fietspad aan de zuidzijde van de Nijverdalsestraat te komen. De verwachting is echter dat fietsers dit in de praktijk 'om' vinden. Verwacht wordt dat fietsers dan 'schuin' de Nijverdalsestraat gaan oversteken om

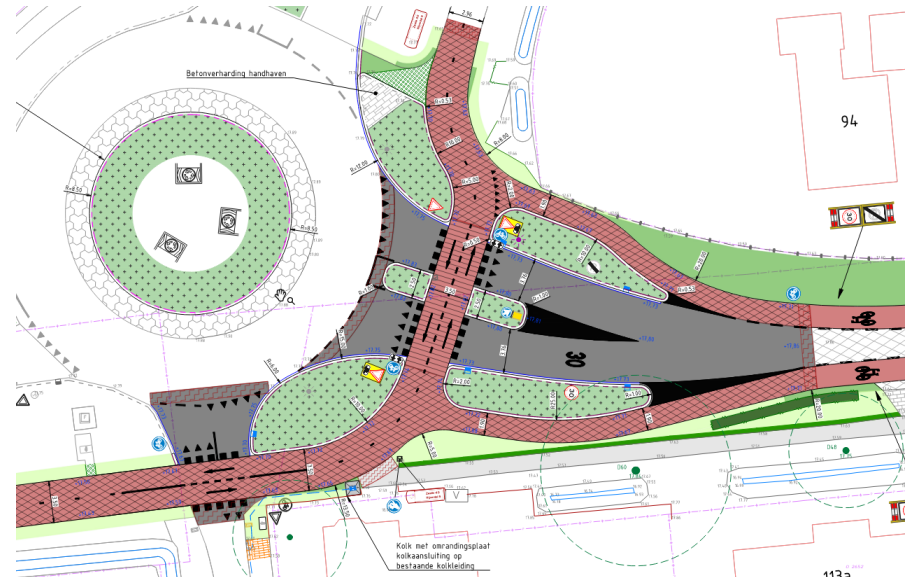
zo op het vrijliggende fietspad te komen. Dit is een niet veilige oversteek en willen we daarom niet faciliteren.



Figuur 7: Fietsroutes bij oversteek in één richting

12

Daarom is gekeken of deze aansluiting iets 'ruimer' kan worden vormgegeven. Om het fietspad meer uit te buigen is extra ruimte nodig. Deze grond is echter in particulier eigendom. We hebben er voor gekozen om de aansluiting zo 'ruim' mogelijk te maken en de aansluitingen van de fietspaden meer symmetrisch te maken. Zie hiervoor onderstaande figuur.



Figuur 8: Gewijzigd ontwerp fietsaansluitingen rotonde Nijverdalsestraat – Loonderesweg

3.4. Deel Nijverdalsestraat tussen spoorwegovergang en centrum ook naar 30 km/uur

Op dit moment geldt op het deel van de Nijverdalsestraat, tussen de spoorwegovergang en het centrum nog een snelheidsregime van 50 km/uur. We onderzoeken op dit moment op welke manier we ook op dit deel van de Nijverdalsestraat een snelheidsregime van 30 km/uur kunnen instellen. Hiervoor moeten de bestaande fietsstroken iets worden verbreedt en willen we in elk geval wat aanvullende maatregelen treffen op het kruispunt Nijverdalsestraat – Het Holtink – Landmanstraat.

4. Beantwoording vragen/reacties

In onderstaande tabel zijn de reacties weergegeven die via de reactieformulieren zijn ingediend. Daarnaast is ons antwoord opgenomen en is per reactie aangegeven of deze heeft geleid tot wijzigingen van het plan.

Nr.	Opmerking	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
1	Doorgang bij voordeur nr. 92 (groenstrook loopt nu door).	Ter hoogte van de voordeur van Nijverdalsestraat 92 komt een doorgang in de groenstrook.	Ja
2	Mis ingang bij voordeur + parkeerplaats. Problemen met oppervlaktewater + drinkwater.	De bestaande uitrit van Nijverdalsestraat 105 en de uitrit naar de twee naastgelegen parkeerplaatsen blijven behouden. Omdat deze uitritten al dicht bij de voordeur liggen, maken we geen extra doorgang. Bij de uitvoering besteden we aandacht aan de afwatering.	Ja
3	Als het spoor gesloten is, ontstaan er 2 files voor de overweg. De file vanuit de rotonde richting Wierden zal midden op de weg staan. Op het moment dat de overweg open gaat, blokkeren beide files elkaar en dus ook de overweg. Ik ben bang voor een gevaarlijke situatie als er een vrachtwagen op de overweg stil staat. Voor de rest: alle initiatieven om de snelheid omlaag te halen, prima.	Zie toelichting in hoofdstuk 3.	Nee
4	Wij hebben als familie / bewoners het meeste last van de veranderingen. We wonen aan de weg voor de rotonde - strak aan de weg. Meer verkeer en wij hebben niet eens een enquête ontvangen. Waarom niet?	We hebben op 16 april 2026 een informatiebijeenkomst gehouden. Hierin heeft eenieder de mogelijkheid gehad om een reactie te geven. Er is daarnaast geen aparte enquête uitgezet.	N.V.T.
5	Hekwerk voor de deur in overleg met ons i.v.m. inrijden bus/caravan. Dit is al overlegd met Marco Nijboer.	In overleg wordt de geleiderail geplaatst en onderbroken bij de inrit zover kan en nodig is.	Nee
	Parkeerplaats Vitens -> nog geen reactie van Marco hierop.	Deze parkeerplaats is niet formeel. Mits de poort (=inrit) vrij blijft wordt dit gedoogt	Nee

Nr.	Opmerking	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
	Mijn inziens wordt de situatie onveiliger: trechtersvorm spoorwegovergang.	Zie toelichting in hoofdstuk 3.	Nee
	Tegenliggend verkeer -> incl. fatbikes en scooter - snelheid!	De fietsoversteek op de Nijverdalsestraat wordt aangepast en op ruime afstand (5 meter) van de rotonde aangelegd. Hierdoor kunnen fietsers vanaf de Looweg niet langer in één rechte lijn op de oversteek afrijden, waarmee hun snelheid wordt geremd. Hiermee wordt tevens het onderlinge zicht tussen automobilisten en overstekende fietsers verbeterd.	Nee
6	Tegenover 109 / 109a een aantal parkeerhavens in de groenstrook (4-6). Extra parkeerruimte echt gewenst.	Er komen extra parkeerplaatsen in de groenstrook ter hoogte van huisnummers 109-113.	Ja
	Knipperlampjes bij fietspad indien fietsers er komen.	Wij passen geen knipperlichten toe. Uit (landelijke) ervaringen blijkt dat automobilisten zich dan te veel richten op de vraag of de lampjes branden. De techniek werkt echter niet altijd en niet onder alle weersomstandigheden optimaal. Hierdoor kunnen automobilisten ten onrechte aannemen dat er geen fietser nadert. Overigens passen we de fietsoversteek op de Nijverdalsestraat aan, waardoor fietsers op ruimere afstand (5 meter) van de rotonde oversteken. Hierdoor fietsers vanaf de Looweg niet langer in één rechte lijn op de oversteek afrijden, waarmee hun snelheid wordt geremd. Hiermee wordt tevens het onderlinge zicht tussen automobilisten en overstekende fietsers verbeterd.	Nee
7	Bij 'A': fietspad vanaf rondweg ri Loonderesweg 'haaksen'. I.v.m. snelheid elektrische fietsen en fatbikes.	De fietsoversteek op de Nijverdalsestraat wordt aangepast en op ruime afstand (5 meter) van de rotonde aangelegd. Dit is de landelijk toegepaste afstand tussen een rotonde en fietsoversteek als fietsers voorrang hebben en zorgt voor een overzichtelijke situatie. Bij een grotere tussenafstand kunnen sommige automobilisten denken dat de fietsoversteek niet meer tot de rotonde hoort en dat ze fietsers daarom geen voorrang hoeven te verlenen. Door de aanpassing van de fietsoversteek kunnen fietsers vanaf de Looweg niet langer in één rechte lijn op de oversteek afrijden, waarmee hun snelheid wordt geremd. Hiermee wordt tevens het onderlinge zicht tussen automobilisten en overstekende fietsers verbeterd.	Nee
	Bij spoorwegovergang fietspad geleiden met baken/groen.	We zorgen ervoor dat de fietspaden ter hoogte van de spoorwegovergang geleidelijk overgaan in fietsstroken. Hierdoor zijn fietsers goed zichtbaar voor automobilisten en kunnen automobilisten hier tijdig op anticiperen. Daarom zien wij onvoldoende aanleiding om aanvullende maatregelen te treffen.	Nee

Nr.	Opmerking	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
	Positief: haag t.h.v. 113 is welkom	Ter kennisgeving aangenomen.	N.V.T.
	Tunnel onder spoor? Lost zorgen die nu worden geuit (en realistisch zijn) op.	Er zijn nu geen plannen om de Nijverdalsestraat te ondertunnelen en dit achten we voor nu ook niet noodzakelijk. Zie verder de toelichting in hoofdstuk 3.	Nee
8	Bij huisnummer 111 vervalt de parkeerplaats. Waar dan parkeren? Graag grastegels voor het huis, zoals het nu is! Extra parkeerplekken. Je kunt nu nergens parkeren.	Er komen extra parkeerplaatsen in de groenstrook ter hoogte van huisnummers 109-113.	Ja
	Spoorwegovergang wordt er niet veiliger op. Dit wordt een fuik en geeft een onveilige situatie.	Zie toelichting in hoofdstuk 3.	Nee
9	Situatie bij spoorwegovergang wordt problematisch. Bij veel verkeer na sluiten en weer open gaan van spoorwegovergang, gaat er een knelpunt ontstaan ter hoogte van nummer 88. Omdat de weg voor auto's daar smaller wordt en de fietsers er nog bij komen. Verkeer dat daar al vast staat (bijv. vrachtwagens) kunnen niet uitwijken en verkeer uit het dorp kan vast komen te staan op de overweg. Moet anders opgelost worden.	Zie toelichting in hoofdstuk 3.	Nee
10	Traject spoorwegovergang - rotonde: bestaande fietspaden verbeteren.	Om de fietspaden geschikt te maken voor het hedendaagse gebruik, zouden ze moeten worden verbreed van 1,45 naar 2,0 meter. Zo kunnen fietsers elkaar veilig inhalen en comfortabel naast elkaar fietsen. Een verbreding van de fietspaden naar 2,0 meter is niet veilig mogelijk, omdat de berm tussen rijbaan en fietspad dan onvoldoende breed zou worden. Daarnaast zou het beperkte overzicht bij het kruispunt met de 2e Esweg en de erfaansluitingen in stand blijven.	Nee
	Traject spoorwegovergang - rotonde: inrichten als fietsstraat.	Een inrichting als fietsstraat functioneert alleen goed wanneer het autoverkeer duidelijk ondergeschikt is aan het fietsverkeer, zodat automobilisten daadwerkelijk 'te gast' zijn. Op de Nijverdalsestraat ligt de hoeveelheid autoverkeer echter aanzienlijk hoger dan het fietsverkeer. Hierdoor passen fietsers hun gedrag eerder aan op automobilisten dan andersom, wat juist kan leiden tot onveilige situaties en een verminderd gevoel van veiligheid.	Nee
	Traject rotonde - N35: bestaande fietspaden verbeteren.	Verbreding van het noordelijke (brom)fietspad is niet mogelijk vanwege de ligging van ondergrondse nutsvoorzieningen. Daarom wordt het zuidelijke (brom)fietspad verbreed naar een breedte voor (brom)fietsers in twee richtingen.	Nee
	Traject rotonde - N35: uitstellen tot na realisatie van de nieuwe N35.	De planning van de uitvoering van de verbreding van de N35 is nog onbekend en we zien onvoldoende aanleiding om hierop te wachten.	Nee

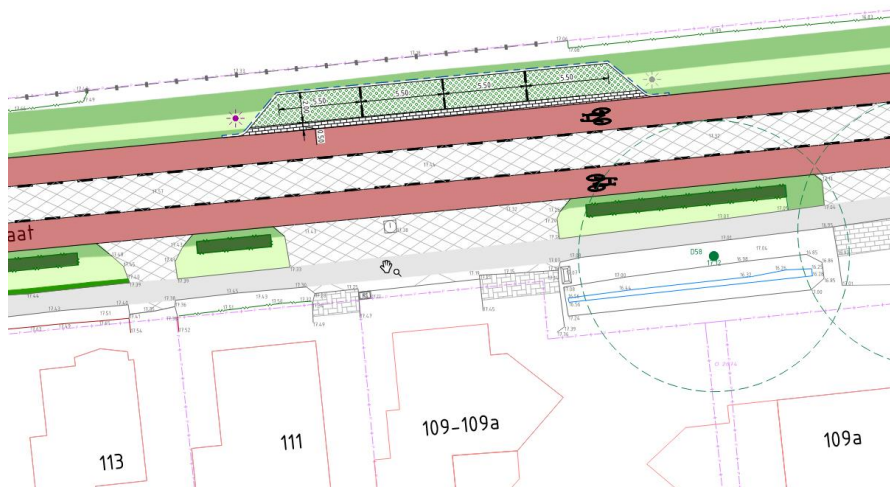
Nr.	Opmerking	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
	Het nieuwe plan zal de fietsveiligheid doen verbeteren.	-	-
	Uit kostenoverwegingen: geld overhevelen naar de planning van de ongelijkvloerse spoorwegovergang - Hexelseweg. Stop het nieuwe plan.	Er zijn nu geen plannen om de Nijverdalsestraat te ondertunnelen en we zien onvoldoende aanleiding om hierop te wachten.	Nee

5. Wijzigingen op het ontwerp

De reacties zijn allemaal beoordeeld. Enkele reacties, omtrent doorgangen in de groenstrook en parkeerplaatsen, hebben geleid tot wijzigingen in het ontwerp. Een aantal onderdelen zullen in de uitvoering verdere aandacht hebben.

Aanleg parkeerplaatsen

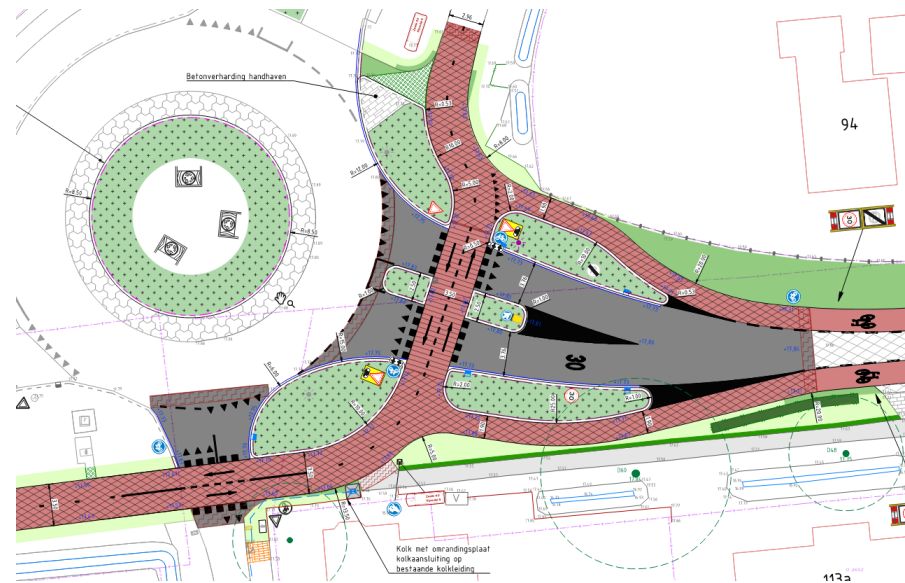
Ter hoogte van de huisnummers 109 – 113 worden 4 langspaarkeerplaatsen gerealiseerd.



Figuur 9: Langspaarkeerplaatsen t.h.v. huisnummer 109-113

Wijziging aansluiting fietsstroken/-paden op rotonde Nijverdalsestraat - Loonderesweg

De aansluiting van de fietsstroken en -paden op de rotonde zijn iets gewijzigd. Deze zijn iets 'ruimer' vormgegeven. Om de scherpe bochten wat te verminderen.



Figuur 10: Gewijzigd ontwerp fietsaansluitingen rotonde Nijverdalsestraat – Loonderesweg

Bijlagen

Bijlage 1 Rapportage “Resultaten schouw spoorwegovergang Nijverdalsestraat Wierden



Resultaten schouw spoorwegovergang Nijverdalsestraat Wierden

Kampen, 10 juni 2026

01

Inleiding

Aanleiding

De gemeente Wierden is voornemens om Nijverdalsestraat, tussen spoorwegovergang (nabij de Oude Looweg) en de rotonde Nijverdalsestraat – Loonderesweg, te herinrichten. In het ontwerp is opgenomen om de fietspaden op te heffen en te vervangen voor fietsstroken, met uitzondering van het deel tussen de spoorwegovergang en de Oude Looweg. Hier blijven de fietspaden gehandhaafd.

Bewoners hebben hun zorgen geuit over de voorgestelde aanpassing. Zij vragen zich af of er geen verkeersonveilige situaties of verkeersopstoppen ontstaan wanneer de spoorwegovergang na een sluiting weer opent.

Verzoek

De gemeente Wierden heeft BonoTraffics verzocht om een locatieschouw uit te voeren om de huidige verkeerssituatie na spoorwegluitingen objectief in beeld te brengen. Daarbij is specifiek de volgende vraag gesteld:

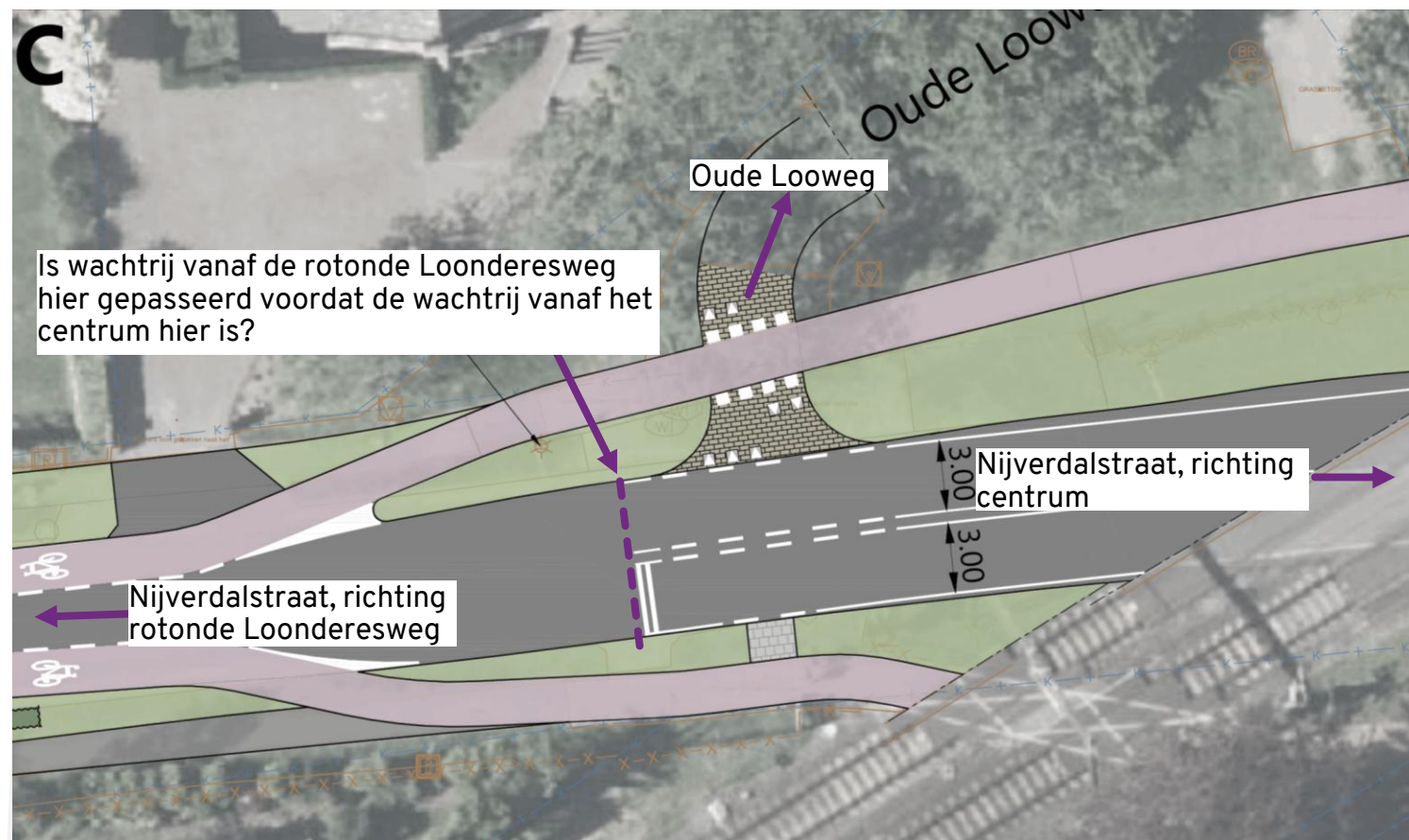
Is na opening van de spoorwegovergang de wachtrij vanaf de rotonde Loonderesweg de Oude Looweg gepasseerd voordat de wachtrij vanaf het centrum de Oude Looweg bereikt?

Deze hoofdvraag wordt op de volgende pagina nader toegelicht.



In het nieuwe ontwerp is opgenomen om de vrijliggende fietspaden ter hoogte van de Oude Looweg over te laten gaan in fietsstroken. Onder bewoners bestaat de zorg dat er na een spoorwegopening 'trechtersvorming' ontstaat: fietsers komen op de rijbaan, terwijl de wachtrij vanaf de rotonde Loonderesweg mogelijk nog niet is opgelost. Daarom is per spoorwegopening gekeken of de wachtrij vanaf de rotonde Loonderesweg de Oude Looweg al is gepasseerd voordat de wachtrij vanaf het centrum hier is.

In de afbeelding rechts is deze situatie gevisualiseerd en ondersteund met een paarse stippellijn. Met de Oude Looweg als referentiepunt is nog enige veiligheidsmarge in acht genomen, aangezien de overgang van vrijliggende fietspaden naar fietsstroken niet meteen na de Oude Looweg begint.



02

Werkwijze

In dit hoofdstuk is de werkwijze bij het uitvoeren van de schouw toegelicht.

Onderzoeksmomenten

De schouw is op de volgende representatieve momenten uitgevoerd:

- ◀ Dinsdag 9 juni 2026, tussen 07.00 en 09.00 uur (ochtendspits)
- ◀ Dinsdag 9 juni 2026, tussen 16.00 en 18.00 uur (avondspits)

Op beide momenten was het droog en licht zonnig.

Wat is geregistreerd?

Tijdens de schouw is per spoorwegsluiting het volgende geregistreerd:

- ◀ Tijdstip spoorwegsluiting
- ◀ Duur spoorwegsluiting (van begin tot einde knipperen waarschuwingslichten)

◀ Aantal en type wachtende voertuigen

Voertuigen die naderen op het moment dat de spoorbomen weer open gaan en daarbij 'uitrollen' naar de wachtrij, zijn als wachtend voertuig geregistreerd.

- ◀ *Is na opening van de spoorwegovergang de wachtrij vanaf de rotonde Loonderesweg de Oude Looweg gepasseerd voordat de wachtrij vanaf het centrum de Oude Looweg bereikt?*





Wachtrij vanaf rotonde Loonderesweg

In totaal zijn 26 spoorwegsluitingen geregistreerd. De gemiddelde wachtrijlengte vanaf de rotonde Loonderesweg bedroeg in beide perioden 2 à 3 voertuigen. De langste wachtrijen bestonden uit 8 en 7 voertuigen (beide éénmalig), ontstaan bij sluitingen van respectievelijk 1:22 en 2:30 minuut. Alleen in deze twee gevallen had het laatste voertuig de Oude Looweg nog niet gepasseerd voordat het eerste voertuig vanaf de zijde met fietsstroken daar aankwam; in alle overige gevallen was de wachtrij eerder opgelost. Per spoorwegsluiting stond er maximaal één fietser te wachten.

Wachtrij vanaf centrum

Vanaf het centrum waren de wachtrijen gemiddeld langer: 2 à 3 voertuigen in de ochtendspits en 5 voertuigen in de avondspits. De langere wachtrijen in de avondspits hangen vermoedelijk samen met de hogere verkeersintensiteit vanuit deze richting. Per spoorwegsluiting stond er maximaal één fietser te wachten.

Overig

Er zijn geen bijzonderheden of incidenten waargenomen. Tijdens de schouw reden er ook andere motorvoertuigen, zoals vrachtauto's en landbouwvoertuigen. Geen van deze voertuigen hoefde echter te wachten voor een gesloten spoorwegovergang.

Conclusie

Op basis van de schouw kan worden geconcludeerd dat de wachtrijen bij de spoorwegovergang zich ter hoogte van de Oude Looweg meestal al hebben opgelost. Verder is het aantal fietsers relatief laag, wat de kans op verkeersonveilige situaties met fietsers verlaagt.

Op de volgende pagina's zijn de ruwe resultaten van de schouw opgenomen.

Schouw spoorwegovergang Nijverdalsestraat (Wierden)

Tijdperiode: 16:00 uur - 18:00 uur

Passagenr.	Tijdstip	Duur sluiting	Deel vrijliggende fietspaden, aantal wachtende voertuigen						Deel fietsstroken, aantal wachtende voertuigen						Is wachtrij vanaf deel fietspaden de stopstreep volledig gepasseerd voordat eerste voertuig uit wachtrij vanaf deel fietsstroken dit punt bereikt?
	(bv. 07:05 uur)	(aantal min/sec.)	Personenauto	Kleine vrachtauto	Grote vrachtauto	Motor bromfiets speedped.	Fietsers	Overig, namelijk..	Personenauto	Kleine vrachtauto	Grote vrachtauto	Motor bromfiets speedped.	Fietsers	Overig, namelijk..	
1	16:17	00:57	2						2				1		ja
2	16:23	01:12	2						5						ja
3	16:27	01:22	8				1		3				1		nee
4	16:29	01:08	2				1		9						ja
5	16:39	01:00	3						1				1		ja
6	16:47	01:06	1						6						ja
7	16:57	02:30	5						7				1		ja
8	17:08	00:58	3						9				1		ja
9	17:18	00:58	1						5						ja
10	17:28	02:04	3						6						ja
11	17:30	01:02	0						1				1		ja
12	17:38	00:55	4						6				1		ja
13															
14															
15															
16															
17															
18															
19															
20															



Schouw spoorwegovergang Nijverdalsestraat (Wierden)

Tijdperiode: 07:00 uur - 09:00 uur

Passagernr.	Tijdstip (bv. 07:05 uur)	Duur sluiting (aantal min/sec.)	Deel vrijliggende fietspaden, aantal wachtende voertuigen						Deel fietsstroken, aantal wachtende voertuigen						Is wachtrij vanaf deel fietspaden de stopstreep volledig gepasseerd voordat eerste voertuig uit wachtrij vanaf deel fietsstroken dit punt bereikt?
			Personenauto	Kleine vrachtauto	Grote vrachtauto	Motor bromfiets speedped.	Fietsers	Overig, namelijk..	Personenauto	Kleine vrachtauto	Grote vrachtauto	Motor bromfiets speedped.	Fietsers	Overig, namelijk..	
1	07:20	N.B.							3						ja
2	07:28	01:15	1						2						ja
3	07:30	00:54	1				1		2						ja
4	07:36	01:00					1		2						ja
5	07:38	00:58	1				1		1						ja
6	07:46	00:56	4												ja
7	07:59	02:53							5				1		ja
8	08:09	01:05	1				1		2						ja
9	08:18	00:40	3												ja
10	08:25	01:08							1						ja
11	08:30	02:30	7				1		5						nee
12	08:38	00:50											1		ja
13	08:48	00:55	1				1		1						ja
14	08:57	01:48	3						1						ja
15															
16															
17															
18															
19															
20															



An aerial photograph of a suburban neighborhood. In the center, a road with a red-paved intersection crosses a railway track. The area is surrounded by houses, green lawns, and numerous trees. A semi-transparent teal overlay covers the bottom-left portion of the image.

BonoTraffics

Rapportage



Bijlage 2 Visualisaties wachtrijen bij spoorwegovergang









Bijlage 3 Uitwerking varianten fietsverkeer t.h.v. rotonde en spoorwegovergang

Nijverdalsestraat Wierden

Uitwerking varianten o.b.v. input informatieavond

Aansluiting fietsverkeer rotonde & ter hoogte van spoorwegovergang

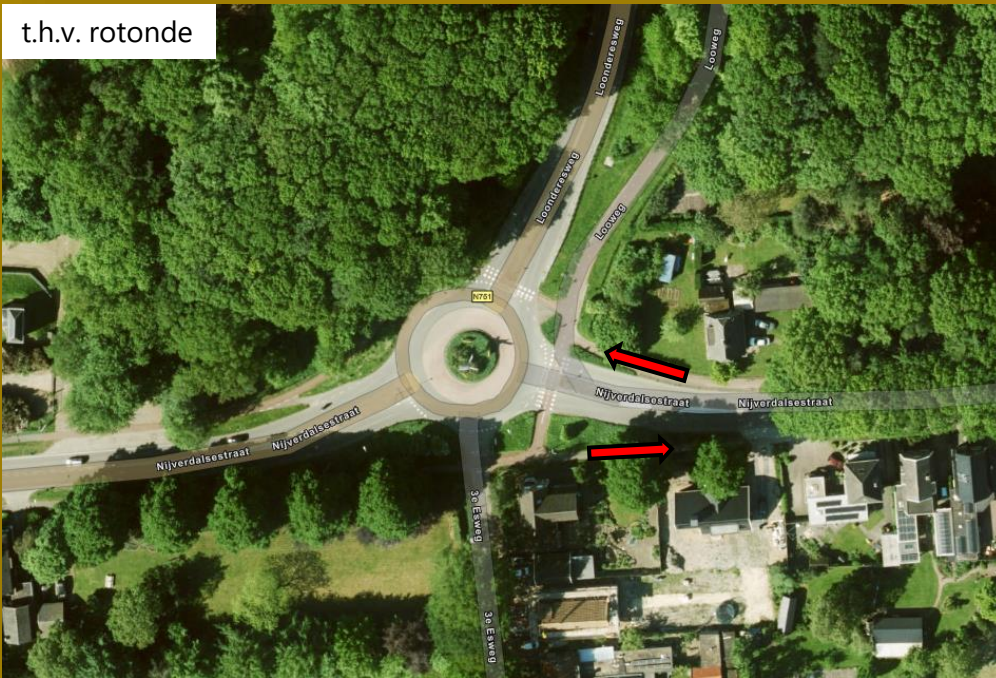
Datum: 08-05-2026

Versie: Concept 01

Aanleiding

Op de Nijverdalsestraat (binnen de kom) worden de fietsvoorzieningen verbeterd. Dit om de verkeersveiligheid te vergroten en de route toekomstbestendig te maken. Hiervoor heeft Roelofs een verkeerskundig schetsontwerp opgesteld. Op 16 april 2026 heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden met de omgeving. Uit deze bijeenkomst is de wens gekomen om een aantal extra varianten uit te werken voor de aansluiting op de rotonde Nijverdalsestraat/Loonderesweg/3^e Esweg en voor de fietsaansluiting ter hoogte van de spoorwegovergang.

t.h.v. rotonde



t.h.v. spoorwegovergang

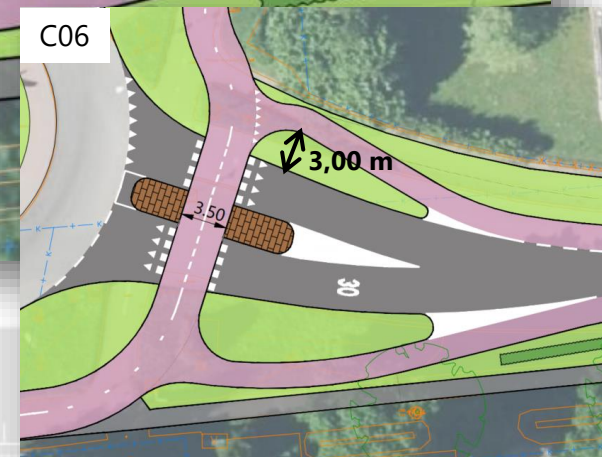
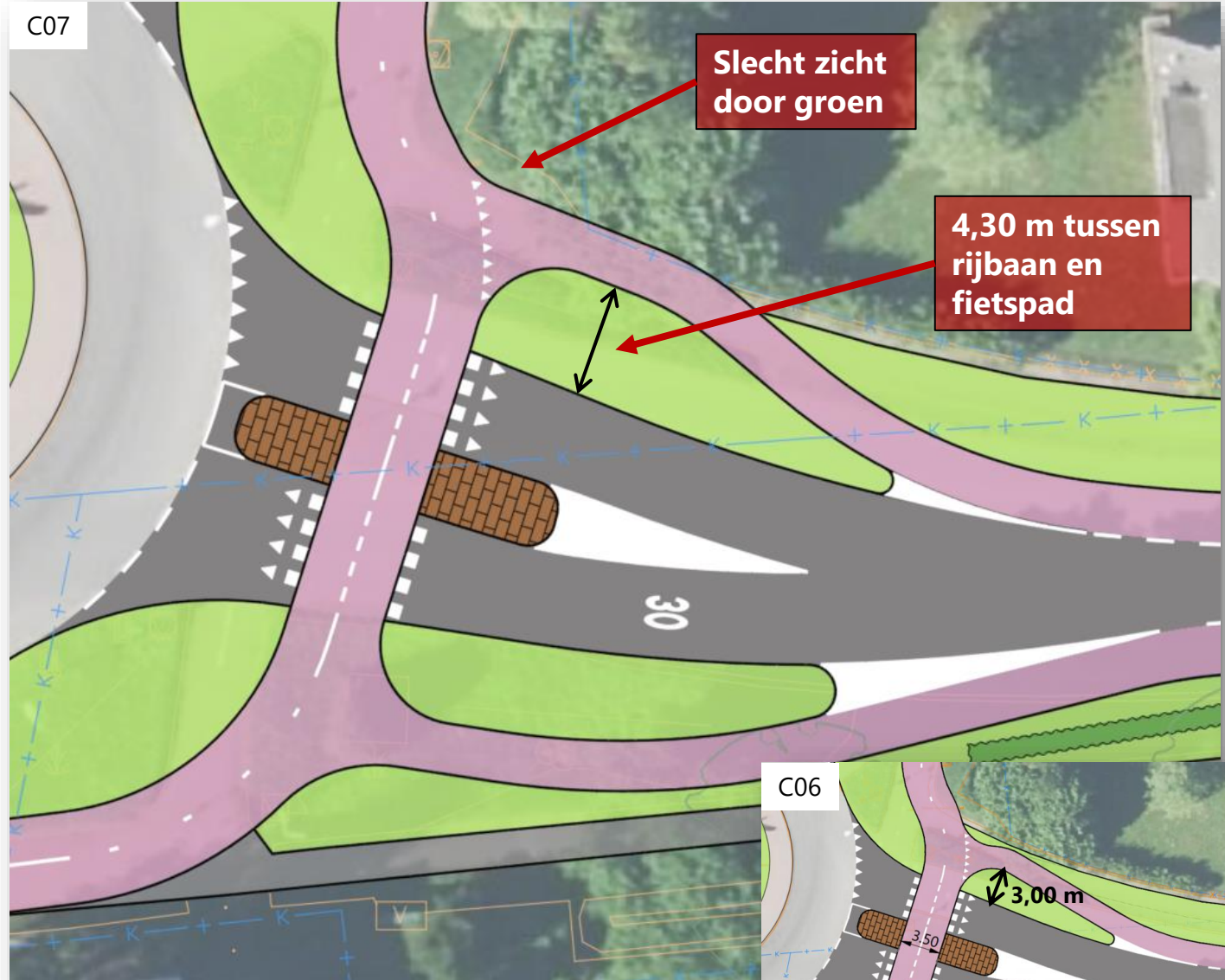


Aansluiting rotonde

Variant: fietsers in oost-west richting verder uit de rotonde leggen t.o.v. vorig verkeerskundig schetsontwerp (versie C06).

Plus- en minpunten

- + Fietsers beter zichtbaar voor gemotoriseerd verkeer.
- + Gemotoriseerd verkeer meer tijd om te anticiperen op acties van de fietsers. Bijvoorbeeld bij het onverwachts oversteken.
- Particuliere grondaankoop benodigd (hier moet ook nog ca. 0,50 meter obstakelvrije ruimte bij berekend worden), wat kostbaar is.
- Zicht op de fietsers vanaf het noorden wordt (deels) geblokkeerd door groen voor de fietsers in oost-west richting.

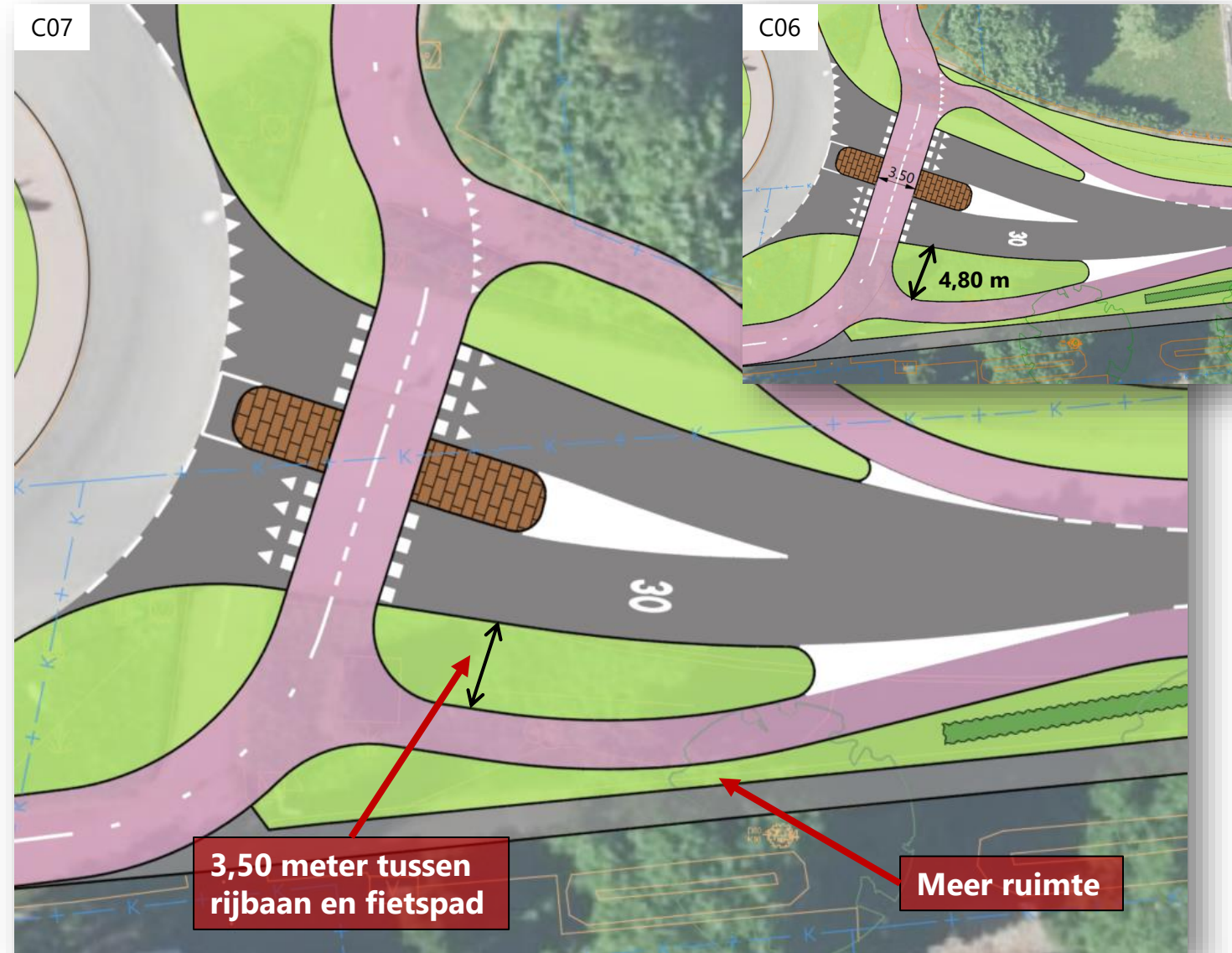


Aansluiting rotonde

Variant: zuidelijke aansluiting dichtbij de rotonde leggen t.o.v. vorig verkeerskundig schetsontwerp (versie C06).

Plus- en minpunten

- + Compactere inrichting, waardoor meer ruimte ontstaat tussen zuidelijk voetpad en fietsaansluiting richting Nijverdalsestraat.
- Gemotoriseerd verkeer die de Nijverdalsestraat in willen rijden, zien op een later moment (t.o.v. C06) of de fietser gaat oversteken of de aansluiting neemt richting de Nijverdalsestraat.

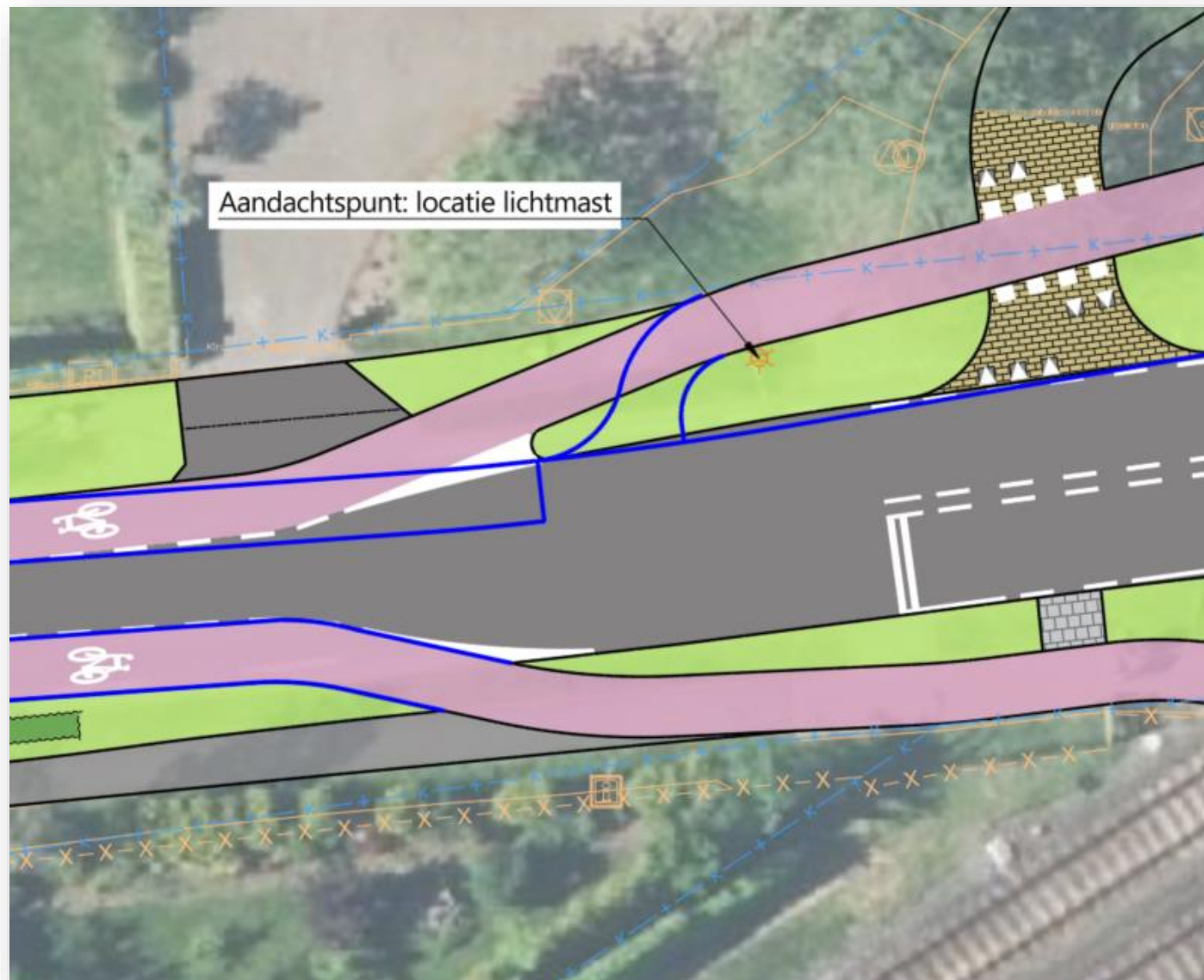


Aansluiting t.h.v. spoorwegovergang

Variant: fietspad (uit de voorrang) meer haaks aansluiten op de rijbaan (blauwe lijnen) t.o.v. vorig verkeerskundig schetsontwerp (versie C06).

Plus- en minpunten

- Fietzers niet in de voorrang, wat effect heeft op de doorstroming. Dit geldt met name ook wanneer de spoorbomen na het passeren van een trein weer open gaan en fietsers dan eerst al het gemotoriseerd verkeer voor moeten laten gaan voordat ze zelf verder kunnen fietsen.
- Fietzers dienen schuin over de schouder te kijken om te zien of er voertuigen aankomen bij het invoegen. Dit kan conflictsituaties veroorzaken in combinatie met de krapper vormgegeven aansluiting t.o.v. variant C06.



Aansluiting t.h.v. spoorwegovergang

Variant: fietsers vloeiender aansluiten en in de voorrang (blauwe lijnen) t.o.v. vorig verkeerskundig schetsontwerp (versie C06).

Plus- en minpunten

- + Fietsers kunnen doorstromen, ook wanneer de spoorbomen na het passeren van een trein weer open gaan.
- + Een meer vloeiende aansluiting zorgt voor iets meer afstand tussen fietsers en gemotoriseerde voertuigen. Om dit te versterken zou optioneel de fysieke rijbaanscheiding iets verlengd kunnen worden door aan de kopse kant een $R = 0,25\text{m}$ toe te voegen (minimaal) i.p.v. $R = 0,50\text{m}$.
- Een aansluiting met rugdekking is ruimtelijk niet volledig in te passen gezien de rijbaanbreedte aan de westzijde waar het fietspad op aansluit. Dit kan invloed hebben op de verkeersveiligheid.

