

Verdiepend verkeersonderzoek ontmoetingsplein Wierden

Gemeente Wierden

GEMEENTE WIERDEN

Roelofs

MEER WAARDE AAN RUIMTE

Documentnummer: R02-D01-41271243-mhr
Datum: 3 november 2025

Inhoudsopgave

1. **Inleiding** **1**
   - 1.1 Aanleiding 2
2. **Kansrijke varianten** **3**
   - 2.1 Selectie kansrijke varianten 4
   - 2.2 Verkeersbelasting 6
3. **Beoordeling vormgeving huidige infrastructuur** **8**
   - 3.1 Huidige vormgeving 9
   - 3.1 Raakvlakken Mobiliteitsplan 12
4. **Maatregelenpakket** **13**
   - 4.1 Maatregelen totaal 14
   - 4.2 Maatregelen per variant 17
5. **Uitwerking basismaatregelen** **23**
   - 5.1 Uitwerking 24
6. **Kostenindicatie kansrijke varianten** **28**
   - 6.1 Globale kosten per variant 29
7. **Beoordeling kansrijke varianten** **30**
   - 6.1 Afweging varianten 31
   - 6.2 Voorkeursvariant 32
8. **Conclusie & Aanbevelingen** **33**
   - 6.1 Conclusies 34
   - 6.2 Aanbeveling 34

Bijlagen huidige inrichting wegvakken & kruispunten **35**



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Medio 2025 heeft Roelofs Advies & Ontwerp voor de gemeente Wierden een verkeersonderzoek uitgevoerd voor de realisatie van het ontmoetingsplein in het centrum van Wierden. In het onderzoek zijn verschillende varianten verkeerskundig onderzocht om in Wierden een meer autoluw centrum te creëren ten behoeve van het ontmoetingsplein. Hierbij is voornamelijk de insteek geweest wat de verkeerskundige effecten zijn om de openbare ruimte rondom het ontmoetingsplein autoluw te maken en de fysiek beschikbare ruimte. Er is hierbij niet gekeken naar de doelen van het ontmoetingsplein zelf.

Het resultaat was een onderbouwende rapportage, bestaande uit een inventarisatie van de huidige verkeerssituatie, verkeerskundige analyse en een uitwerking van mogelijke varianten inclusief de beoordeling en afweging hiervan (kenmerk: R01-D01-41271243).

Op basis van het voorgaande onderzoek zijn vijf verkeerskundige kansrijke varianten geselecteerd, waarbij als aanbeveling is gegeven om de kansrijke varianten verder uit te werken en de ruimtelijke en financiële consequenties in beeld te brengen.

De rapportage die voor u ligt omvat een verdiepend verkeersonderzoek van de kansrijke varianten, waarin deze componenten verder verkeerskundig zijn uitgewerkt.





2. Kansrijke varianten

2.1 Selectie kansrijke varianten

De onderstaande kansrijke varianten zijn vanuit het voorgaande verkeersonderzoek geselecteerd, waarbij variant 3B als combinatievariant toegevoegd is.

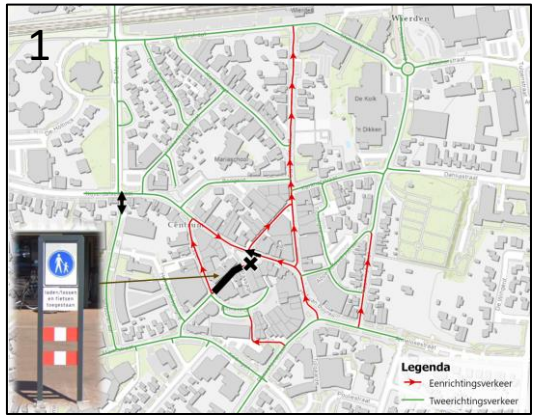
Variant 1 – Fysieke knip Marktstraat en tweerichtingsverkeer Schoolstraat
Meerwaarde (zowel fysiek als ruimtelijk) voor het ontmoetingsplein en directe omgeving, maar zonder aanvullende maatregelen zijn de effecten op de verkeersbelasting en verkeersveiligheid op de schil van het centrum groot.

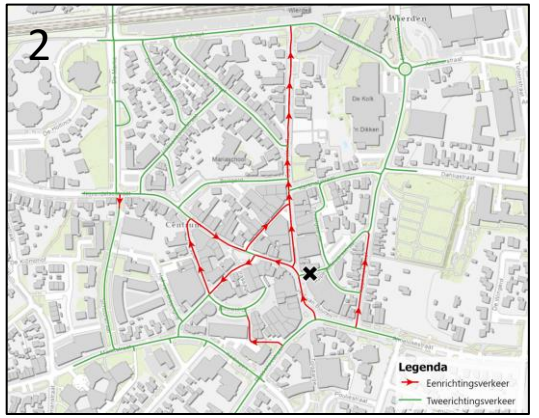
Variant 2 – Fysieke knip Appelhofdwarsstraat
Ruimtelijk beperkte meerwaarde voor het ontmoetingsplein en directe omgeving. Dit geldt echter ook voor de (negatieve) effecten op de schil van het centrum.

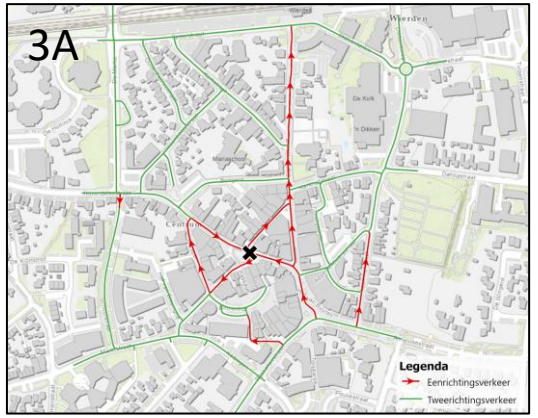
Variant 3A – Fysieke knip noordzijde ontmoetingsplein
Beperkte meerwaarde voor het ontmoetingsplein en directe omgeving. Dit geldt echter ook voor de (negatieve) effecten op de schil van het centrum.

Variant 3B – Fysieke knip Appelhofdwarsstraat en noordzijde ontmoetingsplein
Deze variant is een combinatie van variant 2 en 3A. Meerwaarde voor het ontmoetingsplein en directe omgeving, maar zonder aanvullende maatregelen zijn er ook (negatieve) effecten op de schil van het centrum. Op de volgende pagina volgt een uitwerking van de variant.

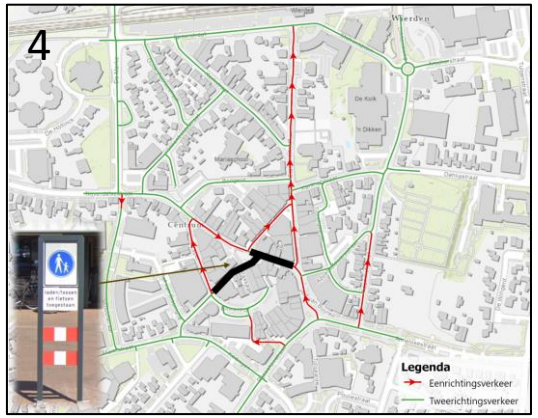
Variant 4 – (Grotendeels) autovrij ontmoetingsplein
Duidelijke meerwaarde voor het ontmoetingsplein en directe omgeving, maar zonder aanvullende maatregelen zijn de effecten op de schil van het centrum groot.









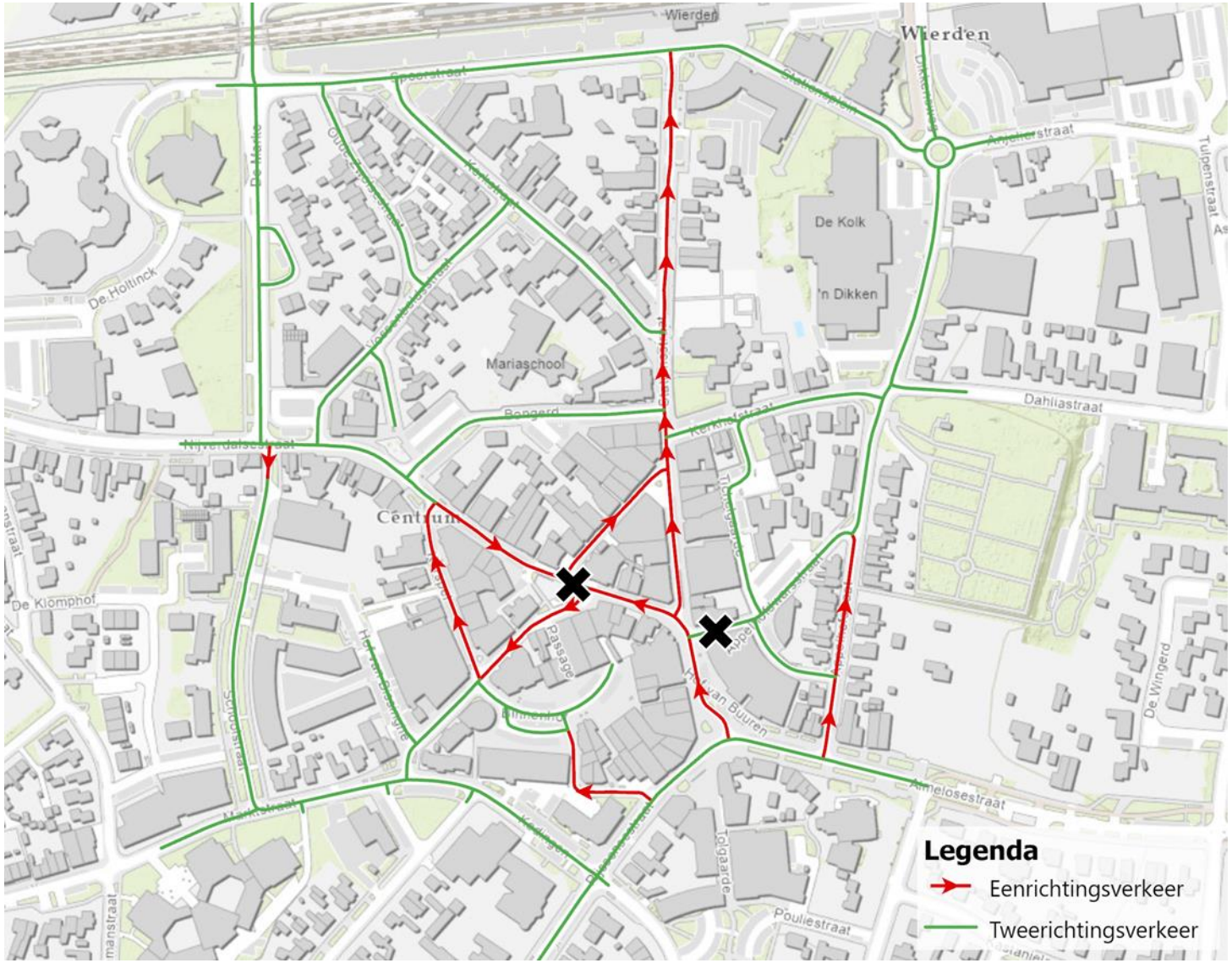


Uitwerking variant 3B Fysieke knip Appelhofdwarsstraat en noordzijde ontmoetingsplein

Variant 3B is een combinatie van variant 2 en 3(A). Deze variant bevat een fysieke knip voor gemotoriseerd verkeer op de Appelhofdwarsstraat. Het doel van deze knip is om de (doorgaande) verkeersstroom van Noord naar Zuid langs het ontmoetingsplein te ontmoedigen.

In deze variant is aanvullend de knip op de noordzijde van het ontmoetingsplein toegevoegd (variant 3 uit het voorgaande onderzoek). Door het toevoegen van een knip op deze locatie kan het (doorgaande) verkeer op de Nijverdalsestraat vanuit het westen niet via de zuidelijke Marktstraat ontsluiten op de Kedingen. Ook is het voor gemotoriseerd verkeer niet meer mogelijk om vanaf het oostelijk deel van de Nijverdalsestraat naar het noordelijk deel van de Marktstraat te rijden.

Het verkeer wat hier niet meer langs kan, zoekt een andere route. De grootste toename is te verwachten aan de westzijde op de Schoolstraat. Daarnaast is ook een toename voorzien aan de oostzijde van de Anjelierstraat en Dahliastraat.

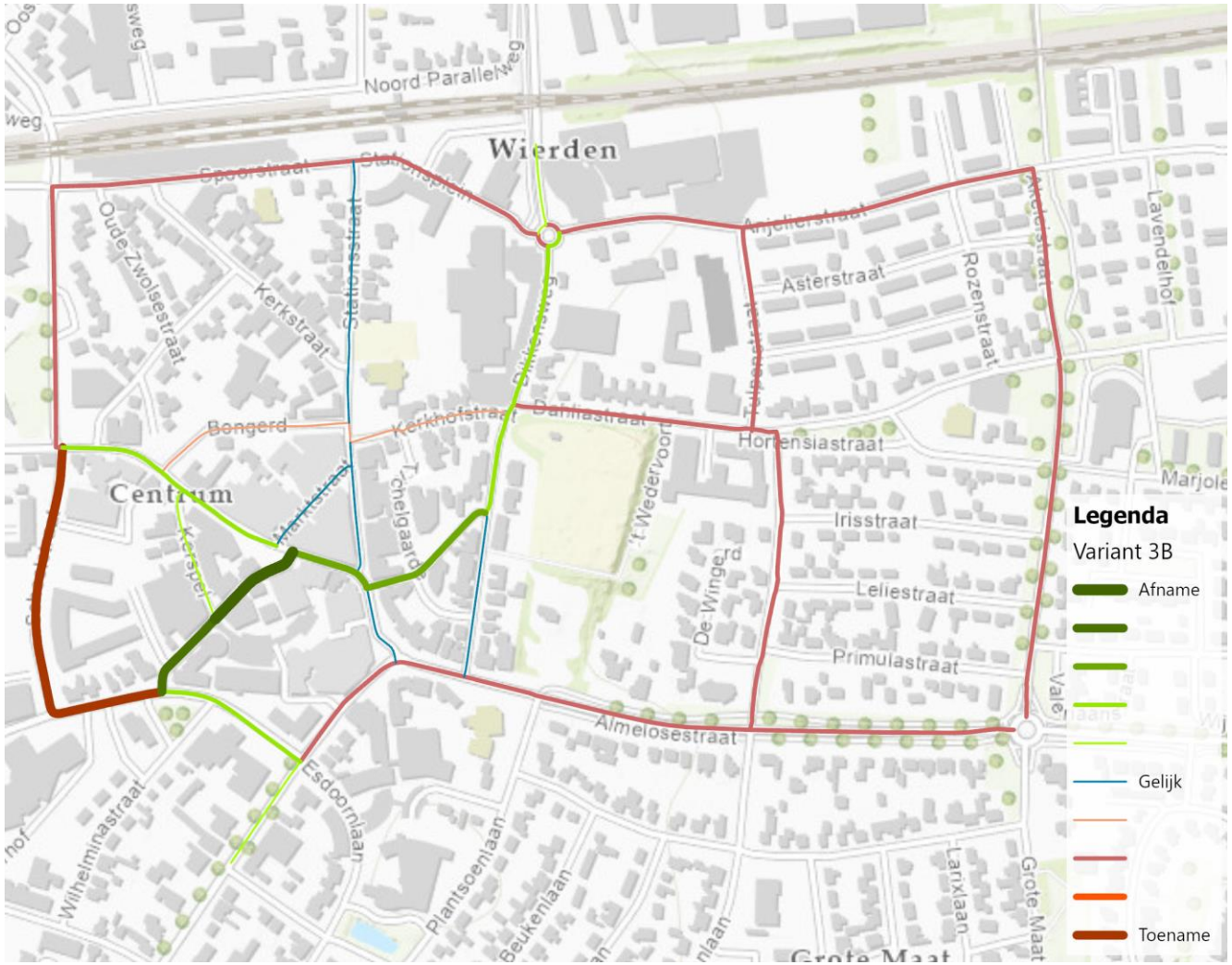


2.2 Verkeersbelasting kansrijke varianten

In het voorgaande onderzoek zijn voor de verschillende varianten de effecten op de verkeersbelasting op het wegennet rondom het centrum inzichtelijk gemaakt. Aanvullend is ook combinatievariant 3B doorgerekend.

Onderstaande tabel toont voor de verschillende kansrijke varianten, inclusief variant 3B, de verkeersbelasting per werkdag. De toe- en afnames op het wegennet ten opzichte van de huidige situatie zijn voor elke variant visueel inzichtelijk gemaakt. De figuur hiernaast toont de verschilplot voor variant 3B. Het totaaloverzicht van alle kansrijke varianten is in paragraaf 2.3 in beeld gebracht.

nr	locatie	var 0	var 1	var 2	var 3A	var 3B	var 4
1	Nijverdalsestraat A	1.500	800	1.500	800	800	800
2	Nijverdalsestraat B	1.500	100	650	1.450	650	0
3	Marktstraat A - zuid	2.300	700	1.450	1.750	900	700
4	Marktstraat B - midden	2.200	0	1.350	1.500	650	0
5	Marktstraat C - noord	800	800	800	800	800	800
6	Kerspel	1.300	500	1.250	1.300	1.250	1.000
7	Schoolstraat	2.500	3.800	2.800	3.200	3.500	3.500
8	Kedingen	4.900	4.300	4.350	4.900	4.350	3.600
9	Rijssensestraat	7.400	7.300	7.300	7.400	7.300	7.300
10	Stationsstraat	1.900	2.000	1.950	1.900	1.950	2.100
11	Bongerd	1.300	1.300	1.350	1.300	1.350	1.500
12	Burg. J.C. vd Bergplein	5.300	5.800	5.800	5.300	5.800	5.800
13	Almelosestraat	4.300	4.400	4.400	4.300	4.400	4.400
14	Appelhofstraat	2.900	2.900	2.900	2.900	2.900	2.900
15	Appelhofdwarsstraat	3.800	2.900	2.900	3.800	2.900	2.900
16	Dikkensweg	5.200	4.500	4.500	5.200	4.500	4.500
17	Stationsplein	3.500	3.800	3.800	3.500	3.800	3.800
18	Van Kregtentunnel	8.700	8.600	8.600	8.700	8.600	8.600
19	Anjelierstraat A	5.900	6.200	6.200	5.900	6.200	6.200
20	Anjelierstraat B	4.400	4.500	4.500	4.400	4.500	4.500
21	Tulpenstraat	1.200	1.400	1.400	1.200	1.400	1.400
22	Akeleistraat	3.600	3.700	3.700	3.600	3.700	3.700
23	Dahliastraat	2.000	2.200	2.200	2.000	2.200	2.200
24	Violierstraat	1.500	1.900	1.900	1.500	1.900	1.900



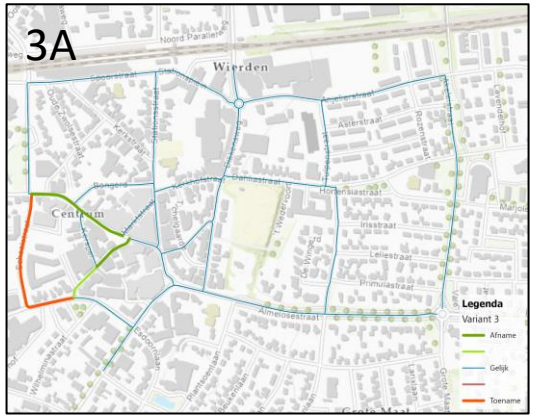
Verkeersbelasting kansrijke varianten

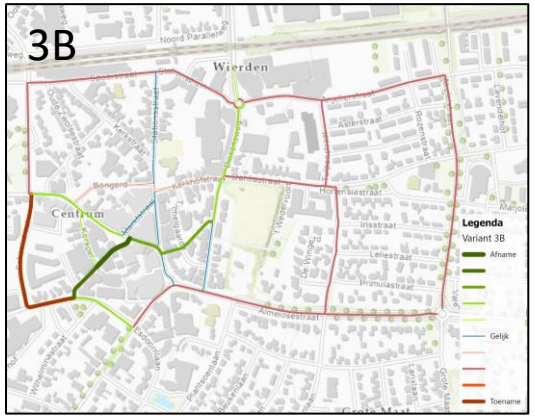
In de afbeeldingen hiernaast is een totaaloverzicht weergegeven van de vijf kansrijke varianten. Onderstaande tabel bevat de verschillen ten opzicht van de 0-variant (huidige situatie). Alleen in variant 1 is de Schoolstraat tweerichtingsverkeer, wat een verklaring is van de toename van de hoeveelheid verkeer. In alle gevallen zou tweerichtingsverkeer op de Schoolstraat echter wenselijk zijn.

nr	locatie	var 0	var 1	var 2	var 3A	var 3B	var 4
1	Nijverdalsestraat A	1.500	-700	0	-700	-700	-700
2	Nijverdalsestraat B	1.500	-1.400	-850	-50	-850	-1.500
3	Marktstraat A - zuid	2.300	-1.600	-850	-550	-1.400	-1.600
4	Marktstraat B - midden	2.200	-2.200	-850	-700	-1.550	-2.200
5	Marktstraat C - noord	800	0	0	0	0	0
6	Kerspel	1.300	-800	-50	0	-50	-300
7	Schoolstraat	2.500	1.300	300	700	1.000	1.000
8	Kedingen	4.900	-600	-550	0	-550	-1.300
9	Rijssensestraat	7.400	-100	-100	0	-100	-100
10	Stationsstraat	1.900	100	50	0	50	200
11	Bongerd	1.300	0	50	0	50	200
12	Burg. J.C. vd Bergplein	5.300	500	500	0	500	500
13	Almelosestraat	4.300	100	100	0	100	100
14	Appelhofstraat	2.900	0	0	0	0	0
15	Appelhofdwarsstraat	3.800	-900	-900	0	-900	-900
16	Dikkensweg	5.200	-700	-700	0	-700	-700
17	Stationsplein	3.500	300	300	0	300	300
18	Van Kregtentunnel	8.700	-100	-100	0	-100	-100
19	Anjelierstraat A	5.900	300	300	0	300	300
20	Anjelierstraat B	4.400	100	100	0	100	100
21	Tulpenstraat	1.200	200	200	0	200	200
22	Akeleistraat	3.600	100	100	0	100	100
23	Dahliastraat	2.000	200	200	0	200	200
24	Violierstraat	1.500	400	400	0	400	400













3. Beoordeling huidige vormgeving infrastructuur

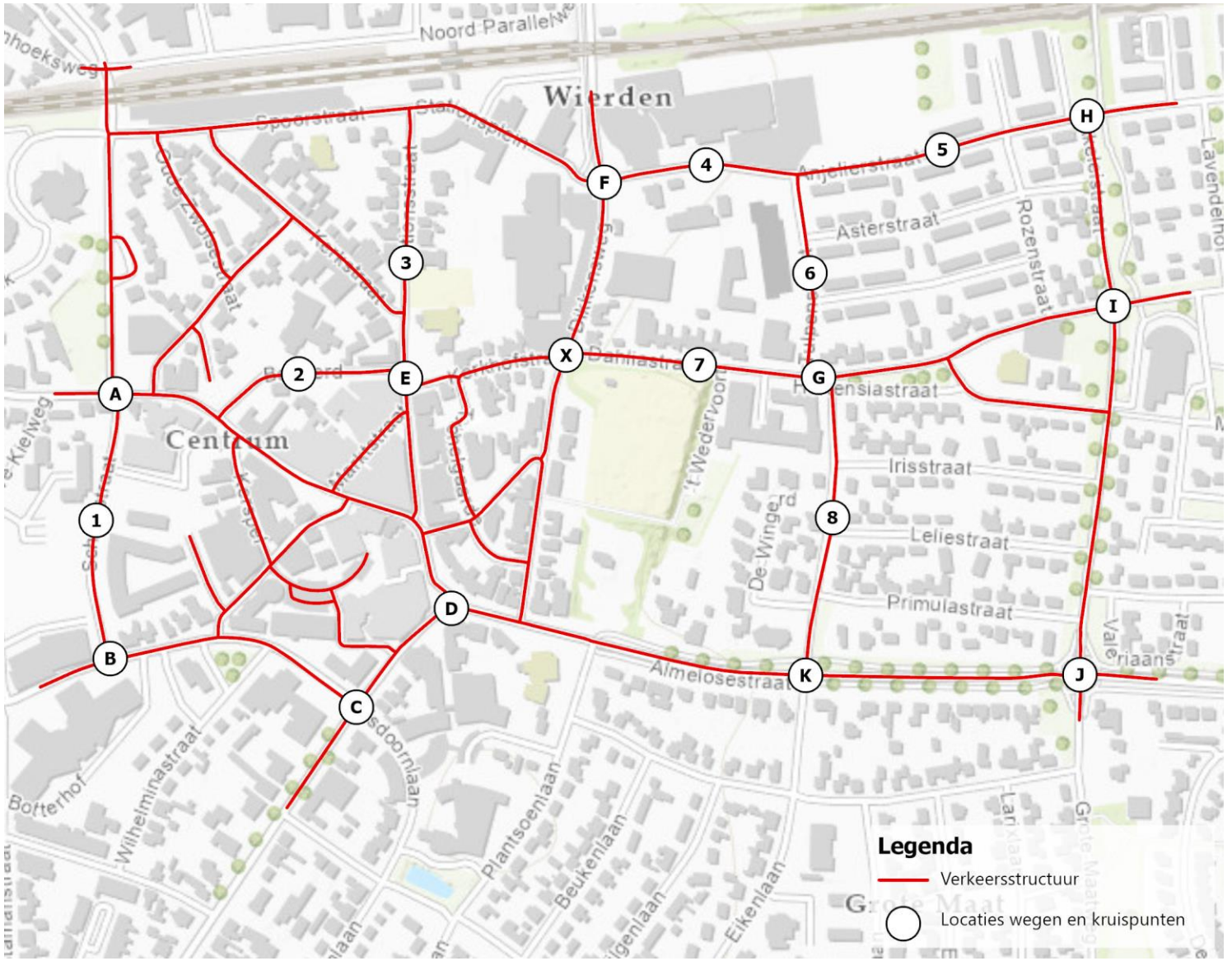
3.1 Huidige vormgeving

De afbeelding hiernaast toont de belangrijkste wegvakken (nummers) en kruispunten (letters) waarbij, ten opzichte van de huidige situatie, een substantieel verschil in verkeersbelasting wordt verwacht in de verschillende varianten.

Voor de betreffende wegen en kruispunten is de huidige vormgeving inzichtelijk gemaakt. Het doel daarbij is om verkeerskundige aandachtspunten in beeld te brengen om daarna te kunnen beoordelen of de huidige vormgeving voldoet of dat aanvullende verkeersmaatregelen gewenst of noodzakelijk zijn. Hierbij is op doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid getoetst.

Op de volgende pagina's is een resumerend overzicht van de aandachtspunten voor de betreffende locaties weergegeven.

De uitgebreide toelichting per locatie is opgenomen in de bijlagen. In bijlage I is de huidige inrichting van de wegvakken nader toegelicht en bijlage II bevat een toelichting op de kruispunten.



Wegen

Wat betreft vormgeving van wegen zijn een aantal aandachtspunten naar voren gekomen qua veiligheid en doorstroming, als gevolg van de verschillende varianten voor het ontmoetingsplein. De wegen waar het om gaat staan in de afbeelding hieronder weergegeven en in de tabel hiernaast is een samenvatting gegeven van de aandachtspunten. In bijlage I zijn de locaties uitgebreider toegelicht.



Locatie		Huidige rijbaaninrichting	Aandachtspunten
1	Schoolstraat	Gemengde rijbaan (noordzijde eenrichtingsverkeer, zuidzijde tweerichtingsverkeer)	• Noordzijde te smal voor tweerichtingsverkeer (4,50 meter) • Huidige breedte zuidzijde 4,80 meter, wenselijke breedte 5,50 m i.v.m. logistieke route
2	Bongerd	Gemengde rijbaan	• Haakse parkeerplaatsen aan de zuidzijde
3	Stationsstraat (zuid- en noordzijde)	Gemengde rijbaan (eenrichting)	• Subjectieve veiligheid • Huidige breedte zuidzijde 3,50 m, minimaal profiel eenrichtingsverkeer auto en tweerichtingsverkeer fiets is 3,85 m (CROW) • Conflicten tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer • Hoge snelheid autoverkeer • Positie fietsers • Overlast parkeren
4	Anjelierstraat (westzijde)	Rijbaan fietssuggestiestroken	• Veel uitritten • Veel oversteekbewegingen fietsers/voetgangers • Fietsstroken te smal (huidig 1,00 m, wenselijk 1,80 m)
5	Anjelierstraat (oostzijde)	Rijbaan fietssuggestiestroken	• Leefbaarheid en verblijfskwaliteit (woonstraat) • Fietsstroken te smal (huidig 1,00 m, wenselijk 1,80 m)
6	Tulpenstraat	Gemengde rijbaan	• Wegbreedte is 6,00 meter, wat vrij breed is voor een woonstraat (minimaal profiel CROW is 4,80 m) • Leefbaarheid en verblijfskwaliteit (woonstraat)
7	Dahliastraat	Gemengde rijbaan	• Oost-West verbinding is een belangrijke fietsroute • Leefbaarheid en verblijfskwaliteit (woonstraat) • Hoge snelheid autoverkeer • Parkeren langs de rijbaan
8	Violierstraat	Gemengde rijbaan	• Wegbreedte is 6,00 meter, wat vrij breed is voor een woonstraat (minimaal profiel CROW is 4,80 m) • Klachten bewoners verkeersveiligheid en hoeveelheid verkeer • Leefbaarheid en verblijfskwaliteit (woonstraat)

Kruispunten

Wat betreft vormgeving van kruispunten zijn een aantal aandachtspunten naar voren gekomen qua veiligheid en doorstroming, als gevolg van de verschillende varianten voor het ontmoetingsplein. De kruispunten waar het om gaat staan in de afbeelding hieronder weergegeven en in de tabel hiernaast is een samenvatting gegeven van de aandachtspunten. In bijlage II zijn de locaties uitgebreider toegelicht. Het kruispunt Dahliastraat-Kerkhofstraat-Appelhofdwarsstraat (X) is reeds uitgevoerd.



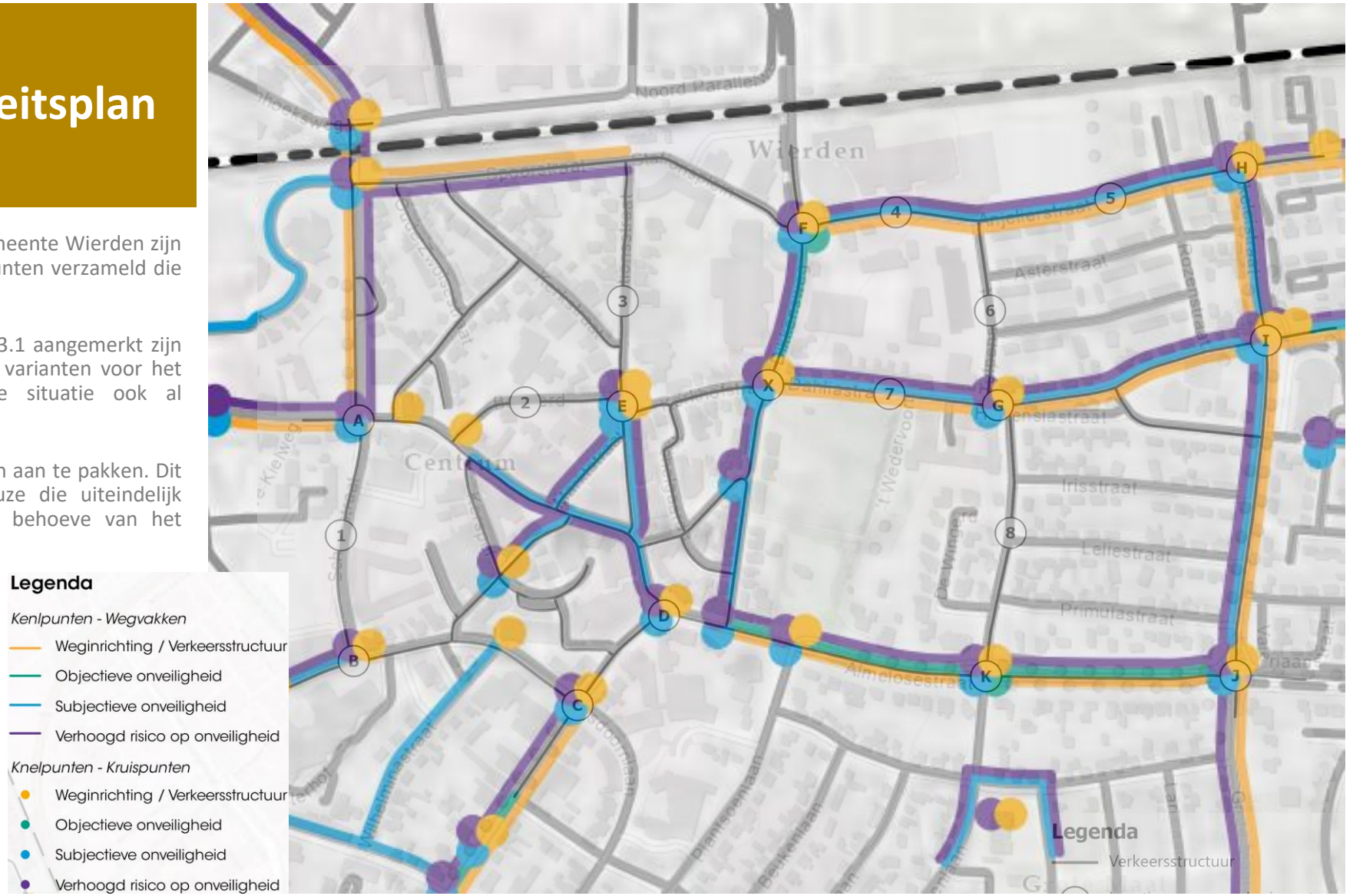
Locatie		Huidige kruispuntinrichting	Aandachtspunten
A	Nijverdalsestraat-School-straat-De Marke	Kruispuntplateau (gelijkwaardig)	• Lastig kruispunt voor kwetsbare verkeersdeelnemers • Onveilige situaties m.b.t. opstellen/wachten van verkeer • Voorrangsregeling door half-bajonet onduidelijk • Onduidelijke rijroutes (door eenrichtingsverkeer) • Groot kruispuntvlak • Oversteekbaarheid en positie fietsers verbeteren
B	Schoolstraat - Marktstraat-Kruissteenweg	Gekleurd kruispuntvlak en inritconstructie (ongelijkwaardig)	• Onduidelijke voorrangssituatie • Doorgaande rijroute is afslaande rijbeweging
C	Rijssensestraat-Esdoornlaan-Kedingen	Kruispuntplateau (gelijkwaardig)	• Verbeteren oversteekbaarheid • Onduidelijke verkeerssituatie (o.a. door zebrapaden) • Hoge snelheid autoverkeer
D	Rijssensestraat-Burg. J.C. van den Berghplein-Hof van Buuren	Gekleurd kruispuntvlak (gelijkwaardig)	• Verbeteren oversteekbaarheid (verkeersdrukte) • Onduidelijke voorrangssituatie • Kruispunt wordt als te klein/krap ervaren
E	Stationsstraat-Bongerd-Kerkhofstraat	Geen (gelijkwaardig)	• Hoge snelheid autoverkeer • Onduidelijke voorrangssituatie (o.a. door eenrichtingsverkeer)
F	Van Kregten Tunnel-Anjelierstraat-Dikkensweg-Stationsplein	Enkelstrooksrotonde met fietssuggestiestroken (ongelijkwaardig)	• Verkeersveiligheid • Structuur onduidelijk • Hoge snelheid autoverkeer
G	Tulpenstraat-Dahliastraat-Violierstraat	Geen (gelijkwaardig)	• Hoge snelheid autoverkeer • Onduidelijke rijlijnen door afsnijden uitzicht
H	Korianderhof-Anjelierstraat-Akeleistraat	Kruispuntplateau (gecombineerde voorrangsregeling)	• Hoge snelheid autoverkeer • Onduidelijke voorrangssituatie (o.a. naastgelegen fietsoversteek in voorrang) • Doorgaande rijbeweging is afbuigend
I	Akeleistraat-Kruizemunthof-Dahliastraat	Kruispuntplateau (ongelijkwaardig)	• Hoge snelheid autoverkeer • Onduidelijke voorranggsituatie (o.a. door aanwezigheid zebrapaden en andere voorrangssituatie nabijgelegen kruispunt)
J	Akeleistraat-Almelosestraat-Grote Maatweg	Enkelstrooksrotonde met vrijliggende eenrichtingsfietspaden (ongelijkwaardig)	• Onvoldoende zicht op fietsers • Onvoldoende afstand fietsoversteken van rotonde • Hoge snelheid autoverkeer • Voorrangssituatie onduidelijk
K	Almelosestraat-Violierstraat-Eikenlaan	Kruispuntplateau (ongelijkwaardig)	• Voorrangssitautie ligt niet in verwachtingspatroon weggebruikers • Groot kruispuntvlak met onlogische oversteken (o.a. door aansluitende vrijliggende fietspaden) • Hoge snelheid autoverkeer

3.2 Raakvlak mobiliteitsplan

Vanuit het Mobiliteitsplan 2024-2030 van de gemeente Wierden zijn op verschillende locaties binnen Wierden knelpunten verzameld die hiernaast weergegeven zijn.

Een groot deel van de locaties die in paragraaf 3.1 aangemerkt zijn als aandachtspunt, als gevolg van de mogelijke varianten voor het ontmoetingsplein, zijn ook in de autonome situatie ook al aangemerkt als knelpuntlocatie.

De wens is om deze locaties in de komende jaren aan te pakken. Dit kan gecombineerd worden met de variantkeuze die uiteindelijk gemaakt wordt voor de verkeerstructuur ten behoeve van het ontmoetingsplein.





4. Maatregelenpakket

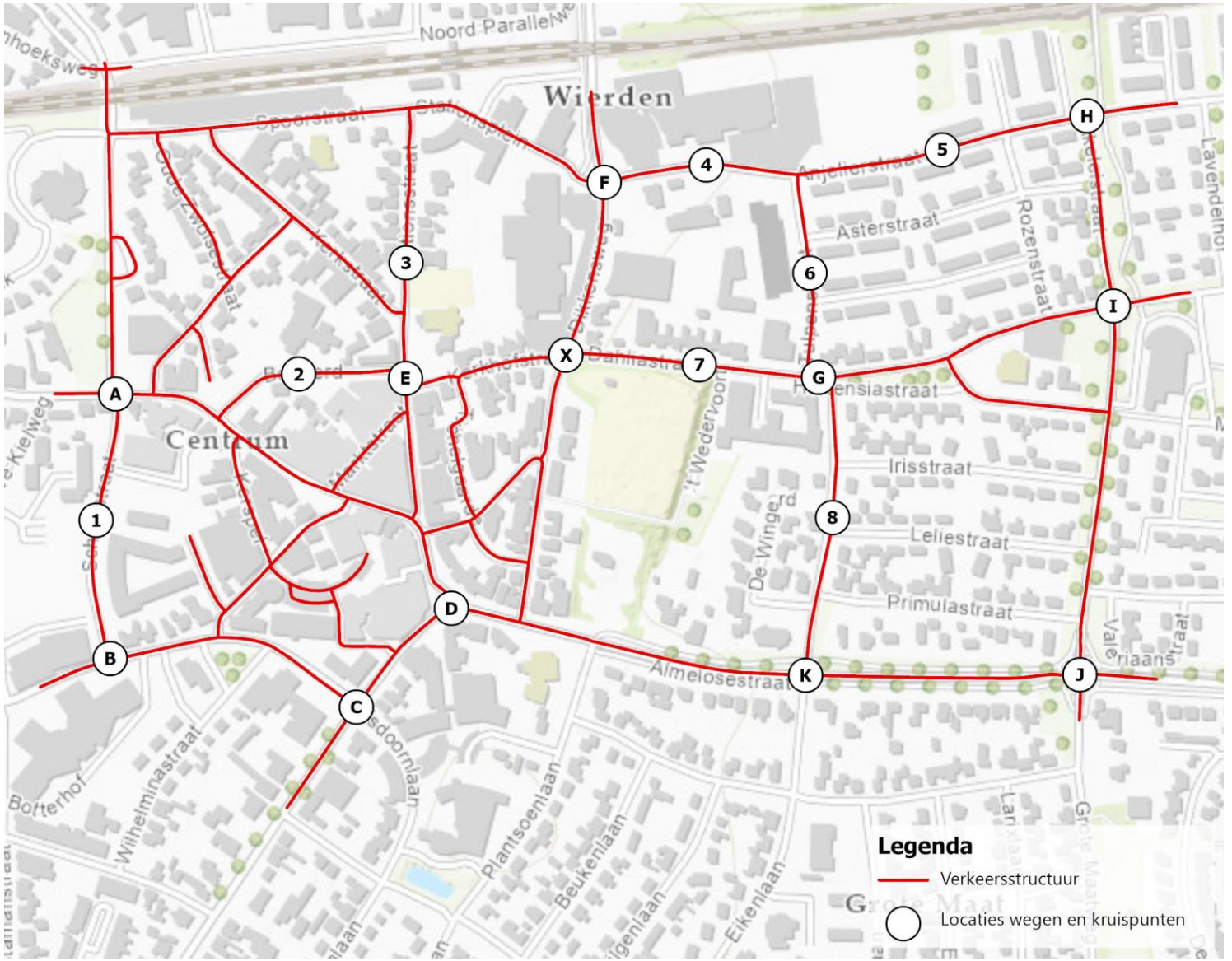
4.1 Overzicht maatregelen

De verschillende varianten ten behoeve van de ontwikkeling van het ontmoetingsplein brengen ieder verkeerskundige consequenties op (de schil van) het centrum met zich mee.

In het vorige hoofdstuk zijn voor de belangrijkste locaties verkeerskundige aandachtspunten in beeld gebracht. In dit hoofdstuk zijn de betreffende aandachtspunten doorvertaald naar maatregelen op wegvak- en kruispuntniveau.

Op de volgende pagina's is voor de wegen en de kruispunten inzichtelijk gemaakt welke maatregelen getroffen dienen te worden om bij een nieuwe verkeerstructuur voor het ontmoetingsplein- te voorzien in een acceptabele verkeerssituatie.

De uitwerking per variant volgt in paragraaf 4.2.



Maatregelen wegen

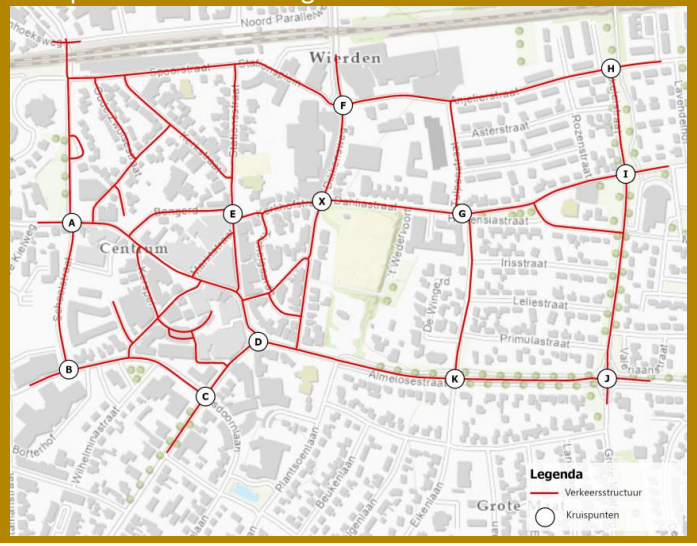
In de tabel hiernaast zijn de maatregelen per wegvaklocatie weergegeven. Locatie 6 t/m 8 zijn als kosteninvestering weergegeven. Dit zijn wegvakken waar een nadere integrale uitwerking nodig is om (in combinatie met huidige problematiek) tot een optimale weginrichting te komen. Wel is een suggestie gedaan voor mogelijke maatregelen.



Locatie		Maatregel	Toelichting
1	Schoolstraat	Rijbaaninrichting optimaliseren	Wegversmalling verwijderen en langsparkeren opheffen. Bij variant 1 wordt de noordzijde tweerichtingsverkeer, dus dient de rijbaan verbreed te worden.
2	Bongerd	Rijbaaninrichting optimaliseren	Bongerd aan de zuidzijde verleggen en Parkeerplaats Bongerd uitbreiden met de haakse parkeerplaatsen die langs de rijbaan liggen, zodat rijbaan en parkeerterrein van elkaar gescheiden zijn.
3	Stationsstraat (zuid- en noordzijde)	Rijbaan accentueren	Groenvakken optimaliseren om rijbaan te accentueren
4	Anjelierstraat (westzijde)	Rijbaaninrichting optimaliseren	Fietsstroken verbreden en fietssymbolen toevoegen (parkeerverbod)
5	Anjelierstraat (oostzijde)	Rijbaaninrichting optimaliseren	Fietsstroken verbreden, fietssymbolen toevoegen (parkeerverbod) en wegversmalling verwijderen
6	Tulpenstraat	*Kosteninvestering*	*Bijvoorbeeld vergroenen, toevoegen kruispuntplateaus en (kleine) rijbaanaanpassingen*
7	Dahliastraat	*Kosteninvestering*	*Bijvoorbeeld vergroenen, toevoegen kruispuntplateaus en (kleine) rijbaanaanpassingen*
8	Violierstraat	*Kosteninvestering*	*Bijvoorbeeld vergroenen en toevoegen kruispuntplateaus en (kleine) rijbaanaanpassingen*

Maatregelen kruispunten

In de tabel hiernaast zijn de maatregelen per kruispuntlocatie weergegeven. Locatie C, G en I t/m K zijn als 'kosteninvestering' weergegeven. Dit zijn kruispunten waar nader verkeerskundig onderzoek nodig is om tot een optimale kruispuntvorm te komen. Wel is een suggestie gedaan voor een mogelijke kruispuntvorm. Daarnaast zijn een aantal locaties als 'kruispunt optimaliseren' en 'kruispunt herinrichten' weergegeven. Voor deze kruispunten geldt dat voor de maatregel niet/nauwelijks nader verkeerskundig onderzoek moet plaatsvinden met betrekking tot de maatregel. Herinrichten houdt in dat het volledige kruispunt vervangen wordt en optimaliseren dat er Quick Wins toegepast kunnen worden om het kruispunt verkeerskundig te verbeteren.



Locatie		Maatregel	Toelichting
A	Nijverdalsestraat-School-straat-De Marke	Kruispunt herinrichten	Middengeleiders toevoegen, zodat fietsers in twee etappes kunnen oversteken en als snelheidsremmende / attentieverhogende maatregel
B	Schoolstraat-Marktstraat-Kruissteenweg	Kruispunt optimaliseren	Bochtverbreding toepassen en aansluiting westzijde aanpassen (eventueel aansluiting zoeken bij herinrichting gymzaal)
C	Rijssensestraat-Esdoornlaan-Kedingen	*Kosteninvestering*	Kosteninvestering *Bijvoorbeeld voorrangspleintje of aanpassingen kruispuntplateau*
D	Rijssensestraat-Burg. J.C. van den Berghplein-Hof van Buuren	Kruispunt herinrichten	Verhoogd kruispuntplateau
E	Stationsstraat-Bongerd-Kerkhofstraat	Kruispunt optimaliseren	Groenvakken realiseren om kruispunt te accentueren
F	Van Kregten Tunnel-Anjelierstraat-Dikkensweg-Stationsplein	Kruispunt herinrichten	Vrijliggende fietspaden om rotonde leggen *Wordt reeds een ontwerp voor uitgewerkt*
G	Tulpenstraat-Dahliastraat-Violierstraat	*Kosteninvestering*	*Bijvoorbeeld plateau toevoegen en kruispunt compacter maken*
H	Korianderhof-Anjelierstraat-Akeleistraat	Kruispunt herinrichten	• Optie 1: Afbuigend voorrangskruispunt realiseren (Akeleistraat-Anjelierstraat in de voorrang) • Optie 2: Middengeleiders toevoegen
I	Akeleistraat-Kruizemunthof-Dahliastraat	*Kosteninvestering*	*Bijvoorbeeld voorrangspleintje, waarbij de huidige voorrangsregeling behouden blijft*
J	Akeleistraat-Almelosestraat-Grote Maatweg	*Kosteninvestering*	*Bijvoorbeeld wegen compacter aansluiten (juiste bochtstralen), afstand tussen vrijliggend fietspad wijzigen en voorrangsmarkering toepassen*
K	Almelosestraat-Violierstraat-Eikenlaan	*Kosteninvestering*	*Bijvoorbeeld voorrangspleintje met de Almelosestraat in de voorrang*

4.2 Maatregelen per variant

In de voorgaande paragraaf zijn de maatregelen per locatie inzichtelijk gemaakt. In deze paragraaf zijn de maatregelen per variant weergegeven.

Hierbij is onderscheidt gemaakt in de volgende categorisering:

- **Maatregelen noodzakelijk:** 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;
- **Maatregelen wenselijk:** maatregelen die van belang zijn om de huidige situatie beter te maken, maar niet direct noodzakelijk zijn bij de keuze die uiteindelijk gemaakt wordt.

Deze categorisering is gehanteerd om per variant een overzicht te krijgen waar de meeste noodzaak zit qua maatregelen. Dit brengt namelijk ook financiële consequenties met zich mee. Door daarnaast onderscheid te maken in noodzakelijke en wenselijke maatregelen kan vervolgens geprioriteerd worden welke maatregelen het meest belangrijk zijn om uit te voeren.

De tabel hiernaast toont per variant de noodzakelijke (groen) en wenselijke (oranje) maatregelen op wegvak- en kruispuntniveau. Op de volgende pagina's volgt per variant een toelichting op de maatregelen, inclusief de gevolgen voor de verkeersbelasting.

			VAR 1	VAR 2	VAR 3A	VAR 3B	VAR 4
wegvak	1	Schoolstraat					
	2	Bongerd					
	3	Stationsstraat (zuid- en noordzijde)					
	4	Anjelierstraat (westzijde)					
	5	Anjelierstraat (oostzijde)					
	6	Tulpenstraat					
	7	Dahliastraat					
	8	Violierstraat					
kruispunt	A	Nijverdalsestraat - Schoolstraat - De Marke					
	B	Schoolstraat - Marktstraat - Kruissteenweg					
	C	Rijssensestraat - Esdoornlaan - Kedingen					
	D	Rijssensestraat - Burg. J.C. van den Berghplein					
	E	Stationsstraat - Bongerd - Kerkhofstraat					
	F	Van Kregten Tunnel - Anjelierstraat - Dikkensweg					
	G	Tulpenstraat - Dahliastraat - Violierstraat					
	H	Korianderhof - Anjelierstraat - Akeleistraat					
	I	Akeleistraat - Kruizemunthof - Dahliastraat					
	J	Akeleistraat - Almelosestraat - Grote Maatweg					
	K	Almelosestraat - Violierstraat - Eikenlaan					

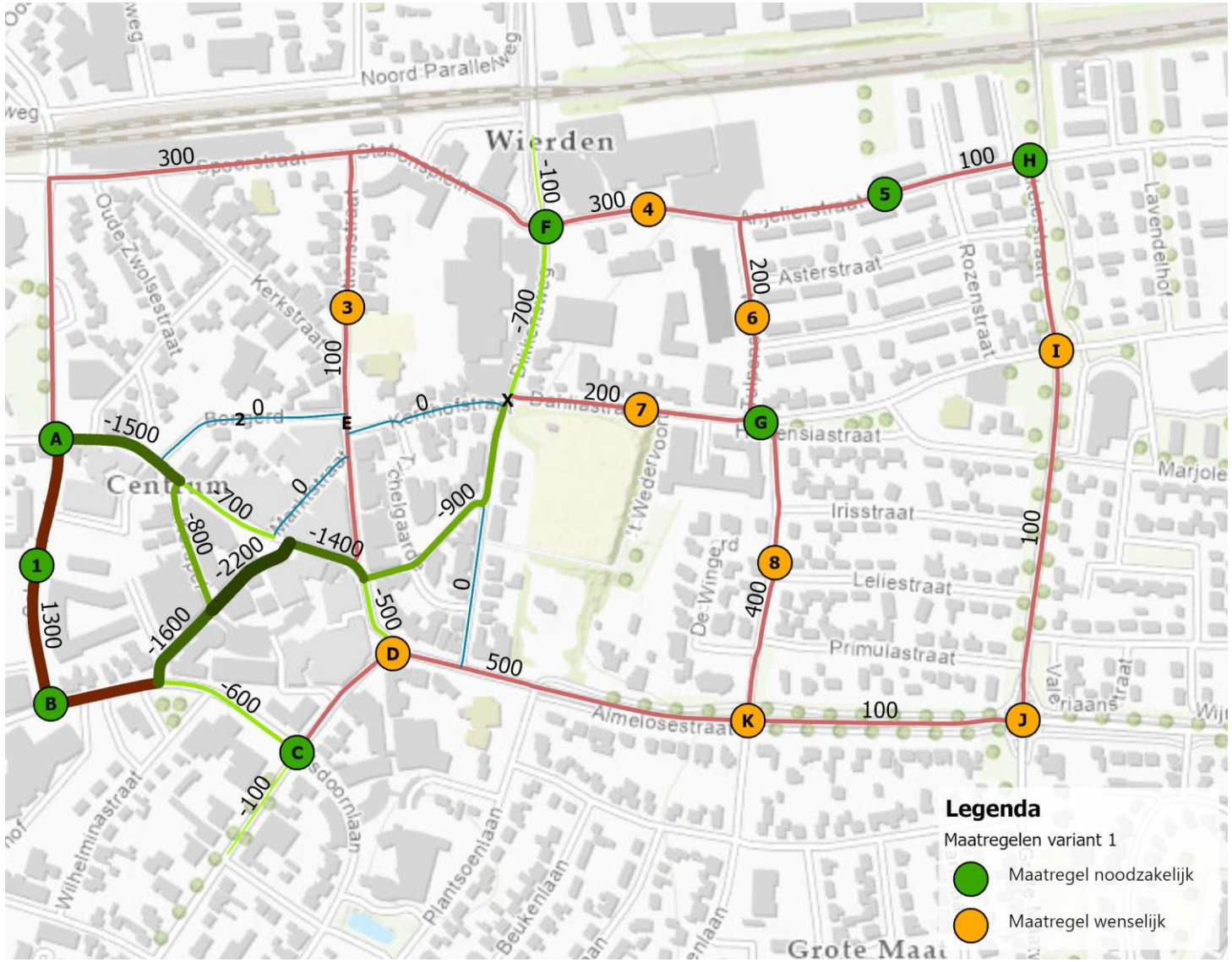
Variant 1 – Maatregelen

In deze variant zijn voornamelijk maatregelen noodzakelijk op de Schoolweg (locatie A, 1 en B). In deze variant wordt de Marktstraat fysiek geknipt en wordt de Schoolweg tweerichtingsverkeer. Hierdoor neemt de intensiteit op de Schoolweg toe. Een verbreding van de rijbaan is hier, naast de wegversmalling verwijderen en langsparkeren opheffen, noodzakelijk (maatregel 1).

Het tweerichtingsverkeer maken van de Schoolweg heeft daarnaast ook invloed op het kruispunt bij locatie A. De aansluiting is nu ingericht op eenrichtingsverkeer, wat in deze variant aangepast dient te worden. Ook dient de prioriteit zich aan met een toename van het verkeer om het kruispunt veiliger te maken voor fietsers. Door het toepassen van middengeleiders op een verhoogd kruispuntplateau kunnen fietsers in twee etappes oversteken en wordt de snelheid voor gemotoriseerd verkeer geremd. Kruispunt B is vrij krap ingericht, voornamelijk met een toename van het verkeer. De noord-oost verbinding zou wat ruimer ingericht kunnen worden. De wijzigingen in de verkeersintensiteiten hebben daarnaast ook invloed op locatie C. Een passende kruispuntoplossing dient hier echter nader onderzocht te worden.

Tot slot is locatie F een belangrijke entree van het centrumgebied van Wierden en zijn locatie 5, H en G belangrijke locaties binnen de woonwijk waar op dit moment knelpunten spelen op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid.

De andere locaties die zijn aangemerkt vallen onder wenselijk.

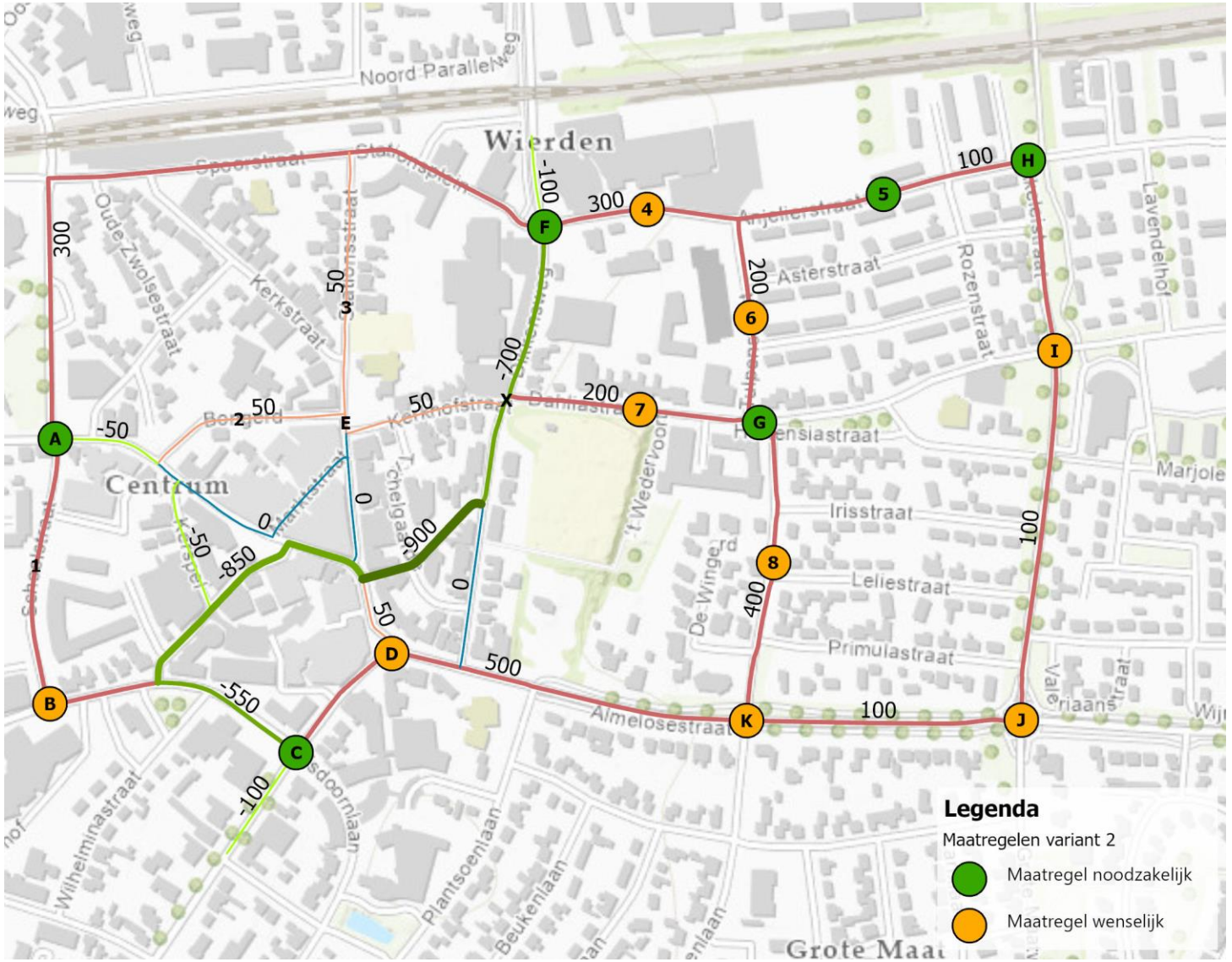


Variant 2 – Maatregelen

In deze variant word de Appelhofdwarsstraat fysiek geknipt en blijft de Schoolweg eenrichtingsverkeer. Daarom zijn maatregelen hier minder noodzakelijk, omdat de intensiteit minder drastisch toeneemt ten opzichte van variant 1. Locatie A blijft een belangrijke locatie, ook gezien de logistieke routering en de knelpunten die hier in de huidige situatie spelen. Daarom is het voorstel om op dit kruispunt, net als bij variant 1, middengeleiders toe te passen als snelheidsremmende maatregel en meer ruimte te bieden voor fietsers om in twee etappes over te steken.

Op het oostelijk deel gaan, net als bij variant 1, de intensiteiten toenemen. In de huidige situatie spelen zich hier knelpunten af met betrekking tot de verkeersveiligheid. Daarom is het extra van belang dat hier maatregelen getroffen worden op locatie F t/m H en 5. De andere locaties die zijn aangemerkt, vallen onder wenselijk.

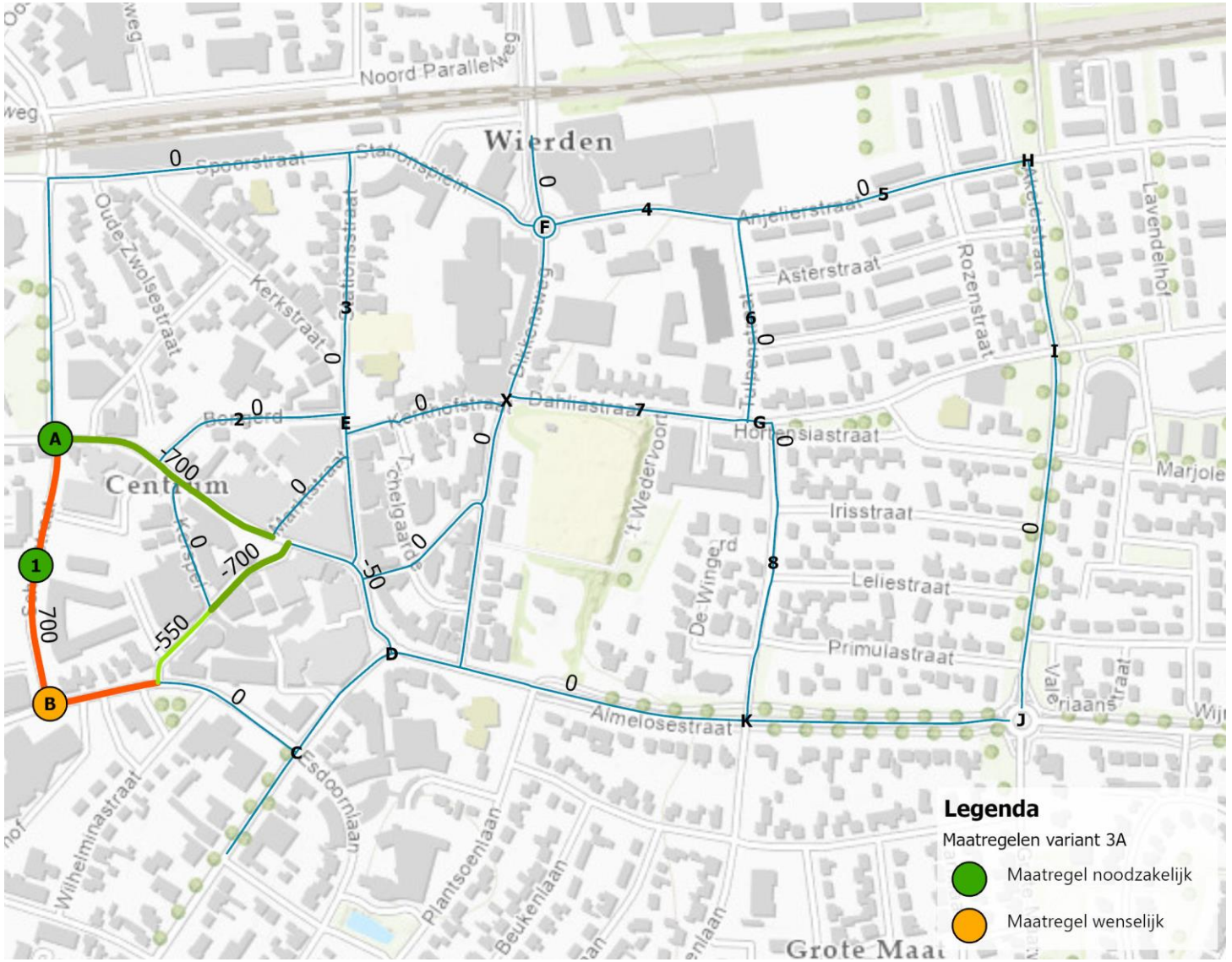
De overige locaties zijn grotendeels vergelijkbaar met variant 1.



Variant 3A – Maatregelen

In variant 3A verandert de verkeerssituatie niet zo drastisch in vergelijking met de andere varianten, omdat alleen de noordzijde van het ontmoetingsplein fysiek geknipt wordt. Daarom hoeven hier ook minder maatregelen genomen te worden.

De locatie die in dit geval het meest belangrijk is, is de Schoolweg. In deze variant blijft de Schoolweg eenrichtingsverkeer. Door het afsluiten van de oost-west verbinding aan de noordzijde van het ontmoetingsplein door middel van een fysieke knip, zal de Schoolstraat drukker worden. Daarom zijn maatregelen bij locatie A en 1 noodzakelijk om de verkeersveiligheid en doorstroming te garanderen.



Variant 3B – Maatregelen

In variant 3B wordt een fysieke knip op de Appelhofdwarsstraat en aan de noordzijde van het ontmoetingsplein gerealiseerd. De effecten zijn grotendeels vergelijkbaar met variant 1, alleen blijft de Schoolweg in deze variant eenrichtingsverkeer. Qua maatregelen lijkt deze variant daarom ook grotendeels op variant 1.

Op locatie A hoeft de Schoolweg niet anders aangesloten te worden, maar zijn maatregelen van het gehele kruispunt noodzakelijk ten behoeve van de veiligheid en de overige knelpunten die hier spelen. De wijzigingen in de verkeersintensiteiten in deze variant hebben daarnaast ook invloed op locatie C. Een passende kruispuntoplossing dient hier echter nader onderzocht te worden.



Variant 4 – Maatregelen

In deze variant wordt een (grotendeels) autovrij ontmoetingsplein gerealiseerd. Deze variant lijkt qua maatregelen grotendeels op variant 1, waarbij ook dezelfde maatregelen gelden op de betreffende locaties. Ten behoeve van de verkeersveiligheid zijn dat bij locatie A en B volledige herinrichtingen van de kruispunten en bij locatie 1 een herinrichting van de rijbaan. In deze variant blijft de noordzijde van de Schoolstraat eenrichtingsverkeer, wat betekent dat de aansluiting bij locatie A hetzelfde blijft.

Op het oostelijk deel gaan, net als bij variant 1, de intensiteiten toenemen. In de huidige situatie spelen zich hier knelpunten af met betrekking tot de verkeersveiligheid. Daarom is het extra van belang dat hier maatregelen getroffen worden op locatie F t/m H en 5. De andere locaties die zijn aangemerkt, vallen onder wenselijk.

Locatie E wijkt ten opzichte van variant 1 af. In de huidige situatie spelen zich hier namelijk knelpunten af met betrekking tot de snelheid en de onduidelijkheid van de voorrangssituatie (o.a. door eenrichtingsverkeer). Aangezien deze variant zorgt voor een toename op het verkeer op deze locatie, zijn extra maatregelen nemen noodzakelijk.



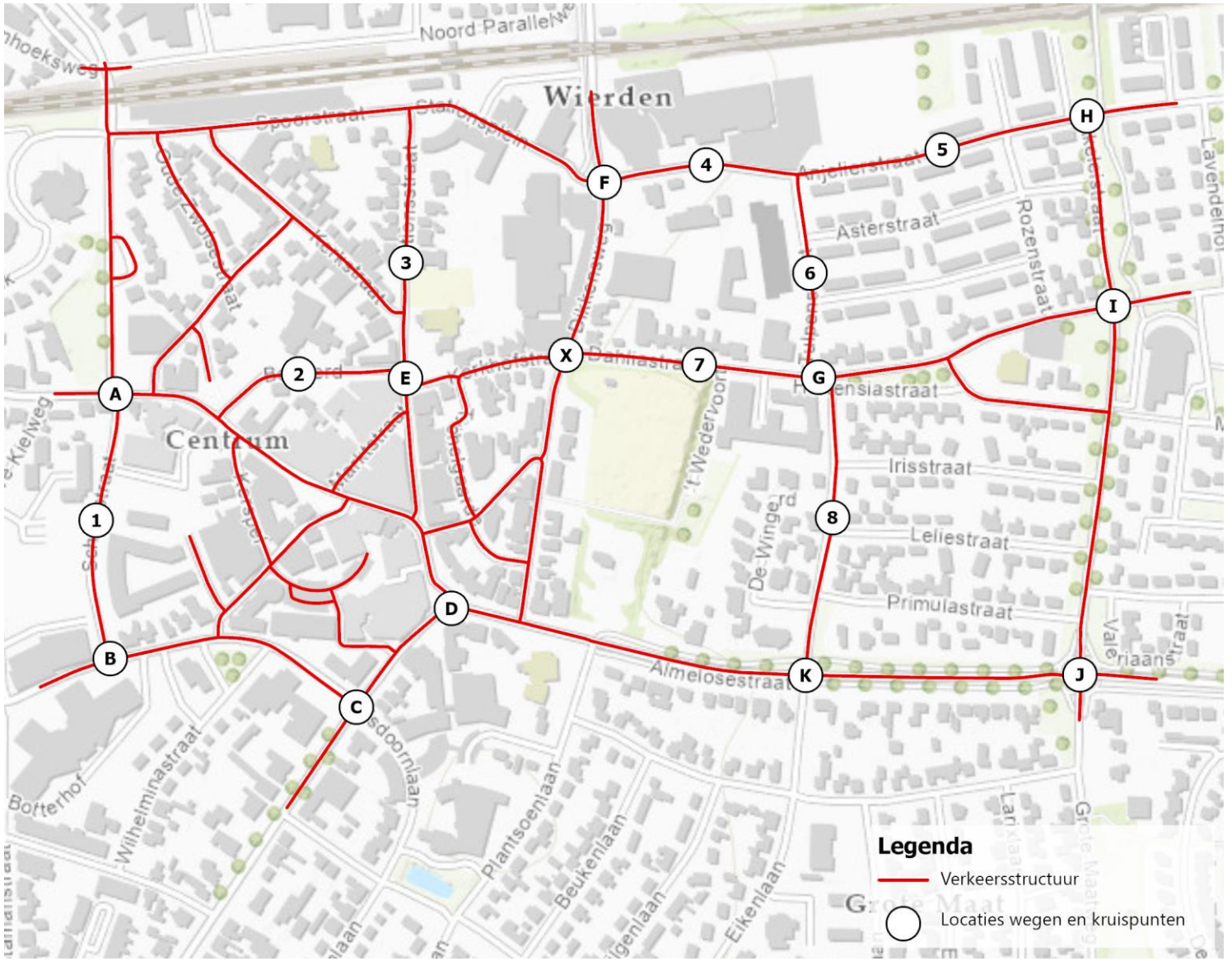


5. Uitwerking basismaatregelen

5.1 Uitwerking

De noodzakelijke maatregelen die genomen dienen te worden, zijn op de volgende twee pagina's schetsmatig uitgewerkt. Voor de wegvakken geldt dit voor locatie 1 en 5. Voor de kruispunten geldt dit voor locatie A, B, E, G en H. Op locatie C en F zijn de maatregelen ook noodzakelijk. Echter dient voor locatie C nader onderzocht te worden welke maatregel hier het beste is en valt dus onder een kosteninvestering. Voor locatie F wordt al een verkeerskundig schetsontwerp uitgewerkt.

De overige locaties vallen in alle varianten onder de wenselijke maatregelen en staan op pagina 15 en 16 tekstueel omschreven.



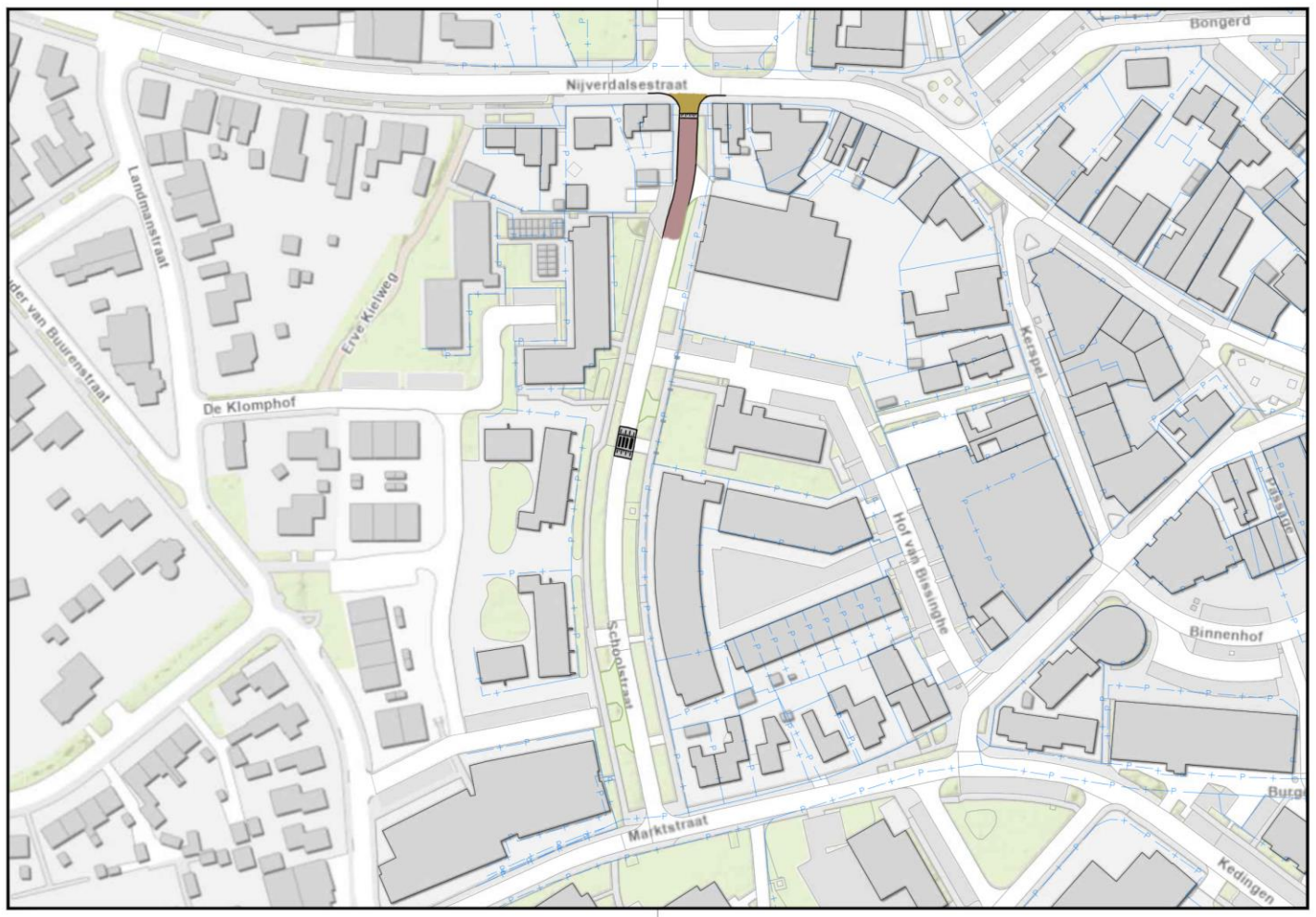
Wegvakken

Bij een groot gedeelte van de varianten is het noodzakelijk om op de Schoolstraat en Anjelierstraat (westzijde) maatregelen te treffen. Hiernaast zijn de schetsmatige uitwerkingen van deze locaties te zien.

1 – Schoolstraat

In variant 1 wordt het noordelijke deel van de Schoolstraat tweerichtingsverkeer en in de overige varianten blijft dit eenrichtingsverkeer. De huidige wegbreedte is 4,80 meter en de wenselijke breedte t.b.v. tweerichtingsverkeer minimaal 5,50 meter, aangezien het ook een belangrijke route is voor laad- en losverkeer. Dit betekent dat de rijbaan met minimaal 0,70 meter verbreed dient te worden in variant 1, wat ruimtelijk inpasbaar is in de huidige situatie. Bij de nadere uitwerking dient dit nog verder bekeken te worden (maatwerk).

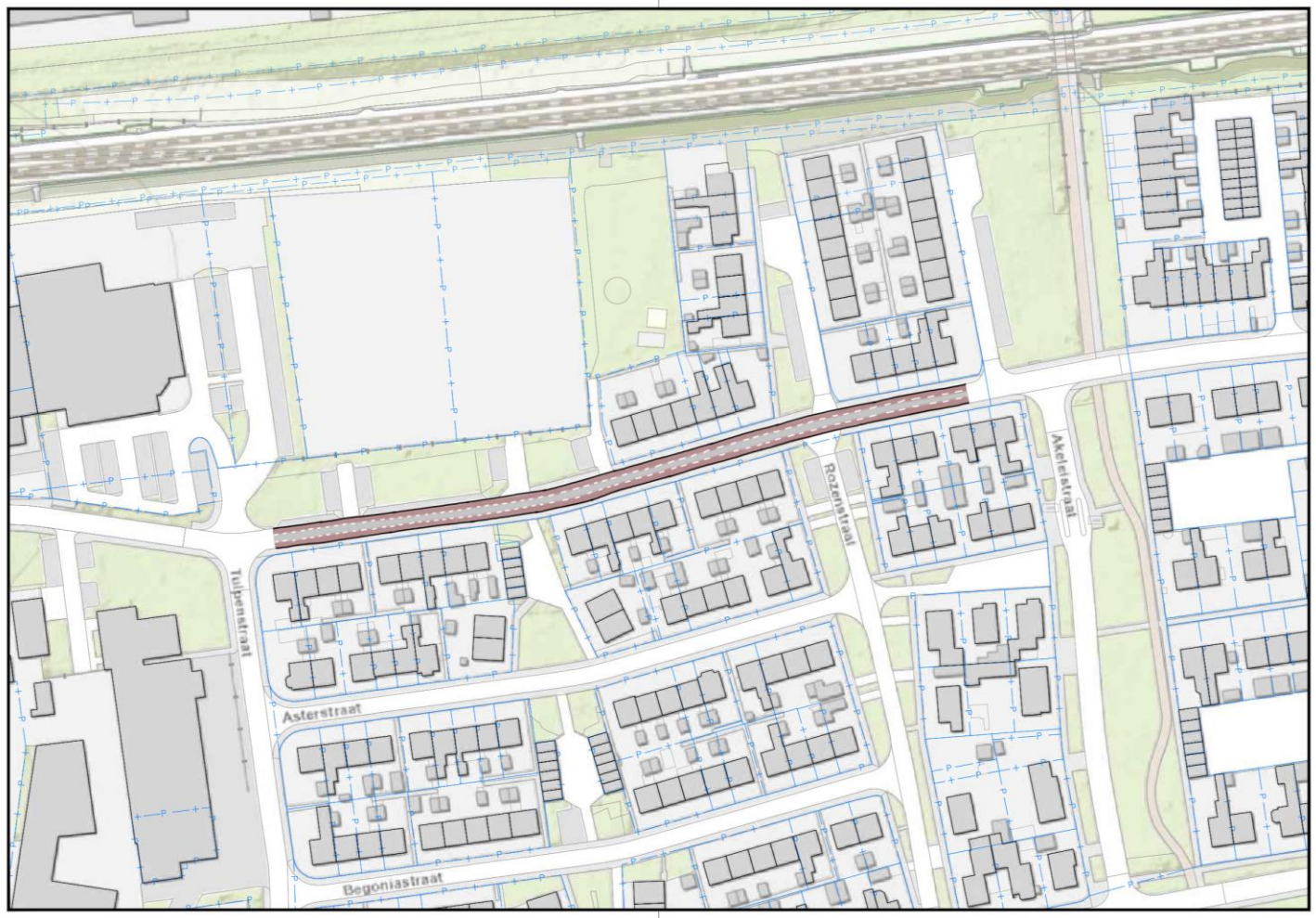
Bij alle varianten waar het in de Schoolstraat noodzakelijk is om maatregelen te treffen dient de wegversmalling verwijderd te worden om de doorstroming te bevorderen. De voetgangersoversteekplaats blijft hierbij wel gehandhaafd. Daarnaast dienen de langsparkeervakken opgeheven te worden ten behoeve van de doorrijdbaarheid. Dit dient nader onderzocht te worden met behulp van een parkeeronderzoek of dit mogelijk is en waar de huidige gebruikers van deze vakken elders kunnen parkeren.



Wegvakken

5- Anjelierstraat (westzijde)

Op het gedeelte tussen de Tulpenstraat en Akeleistraat dienen de fietsstroken verbreed te worden. De huidige wegbreedte is 6,00 meter. Een breedte van de fietsstroken van 1,80 meter per stuk zou dan goed passen, zodat een rijloper van 2,40 meter over blijft. De huidige wegversmalling dient daarnaast verwijderd te worden, omdat dit geen passende maatregel is bij het verbreden van de fietsstroken. In de nadere uitwerking dient nog rekening gehouden te worden met het eventueel toevoegen van andere snelheidsremmende maatregelen.



Kruispunten

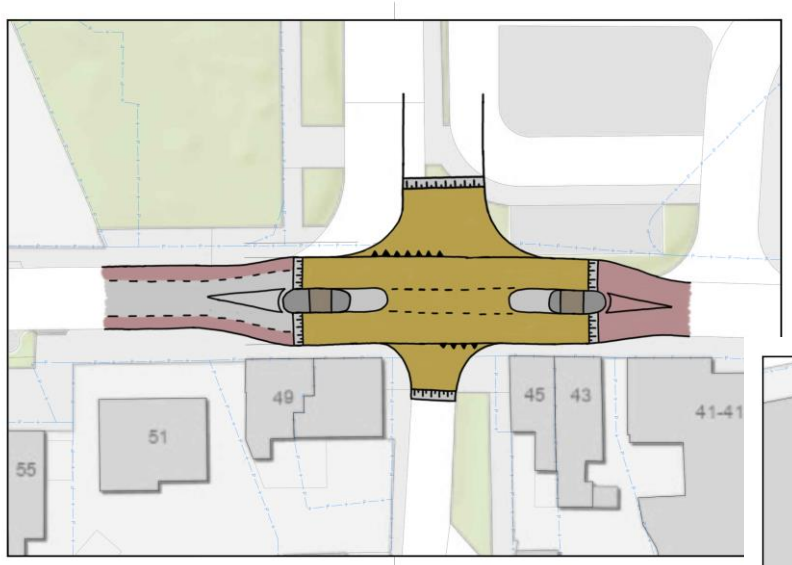
Bij alle varianten is het noodzakelijk om op locatie A maatregelen te treffen en bij H bij een groot gedeelte van de varianten. B is alleen noodzakelijk in variant 1 en 4 en locatie E alleen in variant 4. Hiernaast zijn de schetsmatige uitwerkingen van deze locaties te zien.

A - Nijverdalsestraat-Schoolstraat-De Marke

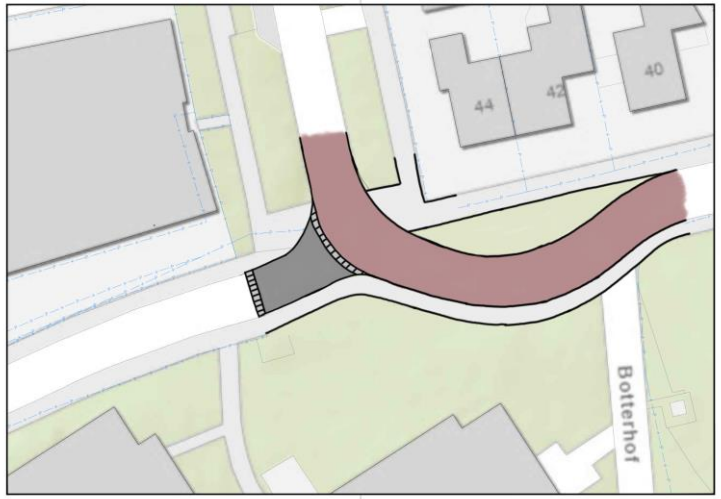
Een mogelijke kruispuntvariant die de knelpunten kan verminderen is een kruispuntvorm met middengeleiders, waarbij de opstelruimte van de middenberm 2,50 meter is dat fietsers volwaardig op kunnen stellen in het midden en de rijlopers 3,25 meter zijn om het goed ingepast te krijgen. Om het kruispunt iets compacter te maken, kunnen de verhoogde middenbermen met opstelruimte voor voetgangers verlengd worden met overrijdbare gedeeltes. Daarnaast liggen de aansluitende wegen momenteel in een half-bajonet. Door de noordzijde haaks op de zuidzijde aan te sluiten, wordt het kruispunt kleiner waardoor het overzicht op het kruispunt beter wordt.

B - Schoolstraat-Marktstraat-Kruissteenweg

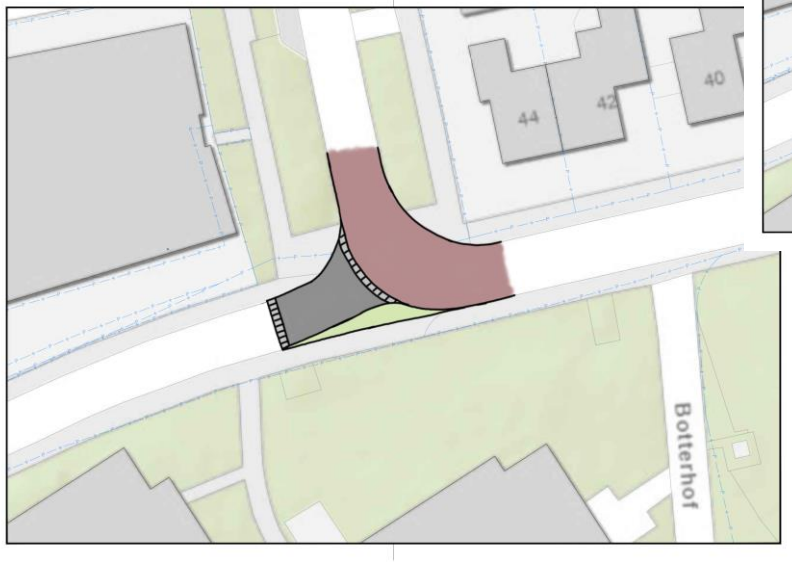
Op dit kruispunt zou ten behoeve van de doorstroming en minder conflictvorming een eerste optie zijn om de binnenbochtstraal van de Schoolstraat te vergroten naar een R = 10 meter. Door de Kruissteenweg (westzijde) iets te verleggen, wordt deze aantakking meer ondergeschikt. Een tweede optie is om gebruik te maken van de grond aan de zuidzijde om de rijbaan iets te verleggen en vloeiender aan te sluiten op de Schoolstraat.



A - Nijverdalsestraat-Schoolstraat-De Marke



B – Optie 2 - Schoolstraat-Marktstraat-Kruissteenweg



B – Optie 1 - Schoolstraat-Marktstraat-Kruissteenweg

Kruispunten

E - Stationsstraat-Bongerd-Kerkhofstraat

Om de kruispunten van de Stationsstraat beter te accentueren, zouden groenvakken gerealiseerd kunnen worden. Naast dat deze maatregel zorgt voor een attentieverhogende maatregel op het kruispunt, komt het ook de leefbaarheid en het klimaat- en watersturend maken van het centrumgebied ten goede.

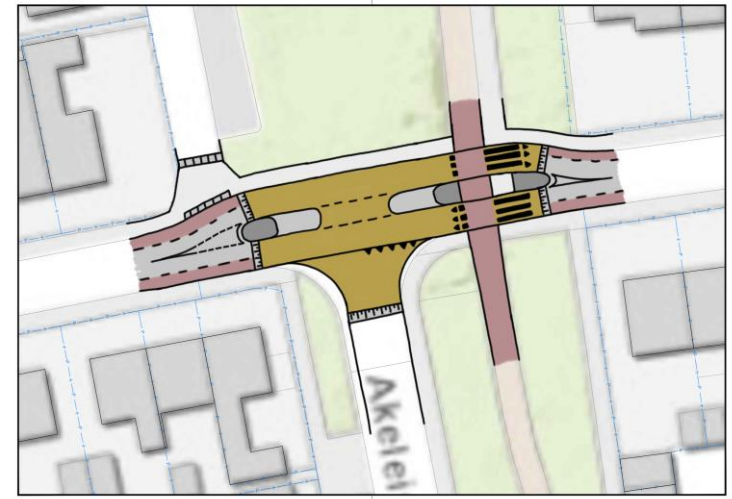
H - Korianderhof-Anjelierstraat-Akeleistraat

De doorgaande verbinding verloopt van de Anjelierstraat in de Akeleistraat. Om de doorstroming te verbeteren, zou een eerste optie zijn om deze verbinding in de voorrang te leggen waardoor een afbuigend voorrangskruispunt ontstaat. De noordelijke- en westelijke tak sluiten hier dan ondergeschikt op aan. Bij het herinrichten van het kruispunt is het daarnaast ook wenselijk om de fietsoversteek ten westen van het kruispunt hierin mee te nemen en van de juiste inrichting te voorzien. Dit vergroot de attentiewaarde van de oversteek.

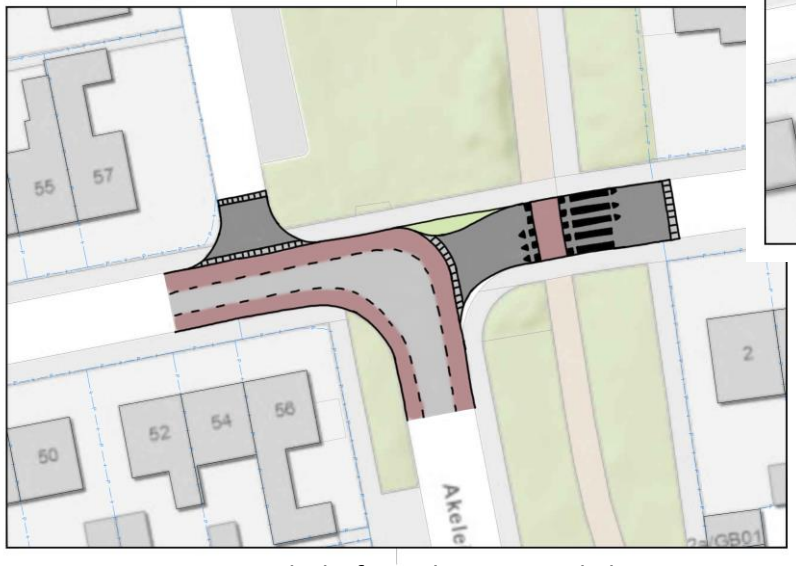
Een tweede optie is om op dit kruispunt een middengeleider te plaatsen, vergelijkbaar met locatie A (Nijverdalsestraat-Schoolstraat-De Marke) op pagina 29. Hierdoor blijft de huidige voorrangsregeling behouden en kunnen fietsers in twee etappes oversteken.



E - Stationsstraat-Bongerd-Kerkhofstraat



H – Optie 2 – Korianderhof-Anjelierstraat-Akeleistraat



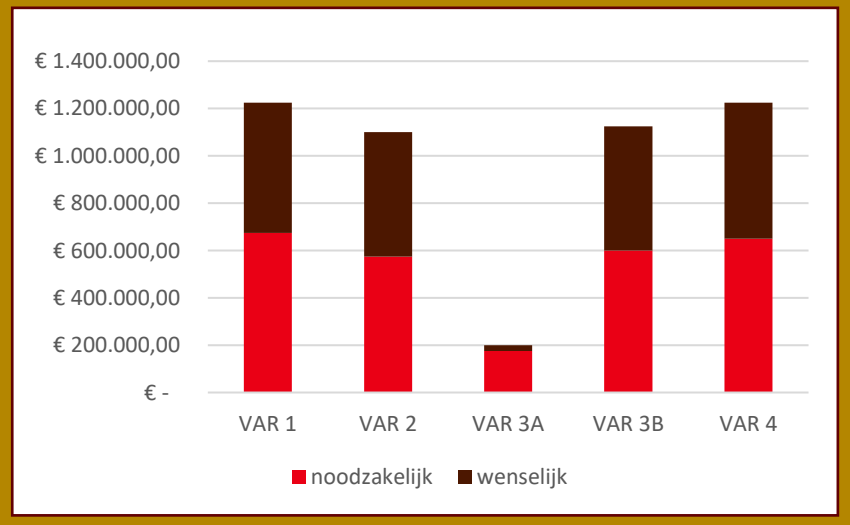
H – Optie 1 – Korianderhof-Anjelierstraat-Akeleistraat



6. Kostenindicatie kansrijke varianten

6.1 Globale kosten per variant

De verschillende type maatregelen die bedacht en (voor een deel) uitgewerkt zijn in hoofdstuk 4 en 5 brengen financiële consequenties met zich mee. De type maatregelen zijn daarom globaal op kosten gezet (prijspeil september 2025). Per variant verschilt het welke wenselijke- en/of noodzakelijke maatregelen getroffen dienen te worden. Variant 3A heeft de minste maatregelen, wat dus ook de minst grote financiële consequentie met zich meebrengt. Variant 3B volgt daarna met daar dicht opvolgend variant 2. Variant 1 en 4 brengen de grootste financiële consequentie met zich mee.



			VAR 1	VAR 2	VAR 3A	VAR 3B	VAR 4
wegvak	1	Schoolstraat	€ 100.000,00		€ 75.000,00	€ 75.000,00	€ 75.000,00
	2	Bongerd					€ 25.000,00
	3	Stationsstraat (zuid- en noordzijde)	€ 50.000,00				€ 50.000,00
	4	Anjelierstraat (westzijde)	€ 25.000,00	€ 25.000,00		€ 25.000,00	€ 25.000,00
	5	Anjelierstraat (oostzijde)	€ 25.000,00	€ 25.000,00		€ 25.000,00	€ 25.000,00
	6	Tulpenstraat	€ 75.000,00	€ 75.000,00		€ 75.000,00	€ 75.000,00
	7	Dahliastraat	€ 75.000,00	€ 75.000,00		€ 75.000,00	€ 75.000,00
	8	Violierstraat	€ 75.000,00	€ 75.000,00		€ 75.000,00	€ 75.000,00
kruispunt	A	Nijverdalsestraat - Schoolstraat - De Marke	€ 100.000,00	€ 100.000,00	€ 100.000,00	€ 100.000,00	€ 100.000,00
	B	Schoolstraat - Marktstraat - Kruissteenweg	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00
	C	Rijssensestraat - Esdoornlaan - Kedingen	€ 100.000,00	€ 100.000,00		€ 100.000,00	€ 100.000,00
	D	Rijssensestraat - Burg. J.C. van den Berghplein	€ 25.000,00	€ 25.000,00		€ 25.000,00	€ 25.000,00
	E	Stationsstraat - Bongerd - Kerkhofstraat					€ 25.000,00
	F	Van Kregten Tunnel - Anjelierstraat - Dikkensweg	€ 200.000,00	€ 200.000,00		€ 200.000,00	€ 200.000,00
	G	Tulpenstraat - Dahliastraat - Violierstraat	€ 50.000,00	€ 50.000,00		€ 50.000,00	€ 50.000,00
	H	Korianderhof - Anjelierstraat - Akeleistraat	€ 75.000,00	€ 75.000,00		€ 50.000,00	€ 50.000,00
	I	Akeleistraat - Kruizemunthof - Dahliastraat	€ 75.000,00	€ 75.000,00		€ 75.000,00	€ 75.000,00
	J	Akeleistraat - Almelosestraat - Grote Maatweg	€ 75.000,00	€ 75.000,00		€ 75.000,00	€ 75.000,00
	K	Almelosestraat - Violierstraat - Eikenlaan	€ 75.000,00	€ 75.000,00		€ 75.000,00	€ 75.000,00

	VAR 1	VAR 2	VAR 3A	VAR 3B	VAR 4
noodzakelijk	€ 675.000,00	€ 575.000,00	€ 175.000,00	€ 600.000,00	€ 650.000,00
wenselijk	€ 550.000,00	€ 525.000,00	€ 25.000,00	€ 525.000,00	€ 575.000,00
totaal	€ 1.225.000,00	€ 1.100.000,00	€ 200.000,00	€ 1.125.000,00	€ 1.225.000,00

Algemeen uitgangspunt
Excl. kabels/leidingen
Excl. vastgoedkosten
Excl. emissieloos werken/uitvoeren
Excl. BTW
Incl. verkeersmaatregelen (afzetting/omleiding)
Incl. 30% onvoorzien / VAT / engineering



7. Beoordeling kansrijke varianten

7.1 Afweging varianten

Om tot een voorkeursvariant voor de verkeersstructuur ten behoeve van het ontmoetingsplein te komen is met een trade-off matrix een afweging gemaakt van de vijf kansrijke varianten. Hierbij zijn de volgende aspecten kwalitatief beoordeeld:

Verkeersbelasting: de verkeersbelasting (hoeveelheid gemotoriseerd verkeer) in het centrum en op de centrumschil.

Bereikbaarheid centrum: mate van bereikbaarheid en routemogelijkheden in het centrumgebied voor fietsers en voetgangers, autoverkeer en bevoorradingsverkeer.

Parkeren: mogelijkheden en bereikbaarheid van parkeervoorzieningen voor fietsen en auto's in de huidige situatie en conform het wensbeeld voor het autoparkeren (zie Verkeersonderzoek ontmoetingsplein).

Verkeersveiligheid: mate van verkeersveiligheid (mogelijke conflicten en gevolgen) op het ontmoetingsplein, het centrumgebied en de schil van het centrum.

Financieel: Investeringskosten van noodzakelijke en wenselijke aanvullende verkeersmaatregelen in het centrum en de schil van het centrum.

Ter vergelijking is ook de huidige situatie (dus zonder maatregelen op/om het ontmoetingsplein) meegenomen. De scoretoekenning betreft een onderlinge vergelijking tussen de varianten. Ten opzichte van de afweging in het basisonderzoek is aanvullend een score toegekend aan de aspecten 'investeringskosten'. Ook is de combinatievariant 3B in totale zin beoordeeld.

Beoordelingsaspecten	Locatie/doelgroep	Variant 0 Huidige situatie	Variant 1 Fysieke knip Markstraat en tweerichtingsverkeer Schoolstraat	Variant 2 Fysieke knip Appelhofdwarsstraat	Variant 3A Fysieke knip noordzijde ontmoetingsplein	Variant 3B Fysieke knip Appelhofdwarsstraat noordzijde ontmoetingsplein	Variant 4 (Grotendeels) autovrij ontmoetingsplein
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	-	-	-	0
	Centrumschil	0	--	-	0	-	--
Financeel	Investeringskosten	++	--	-	+	-	--

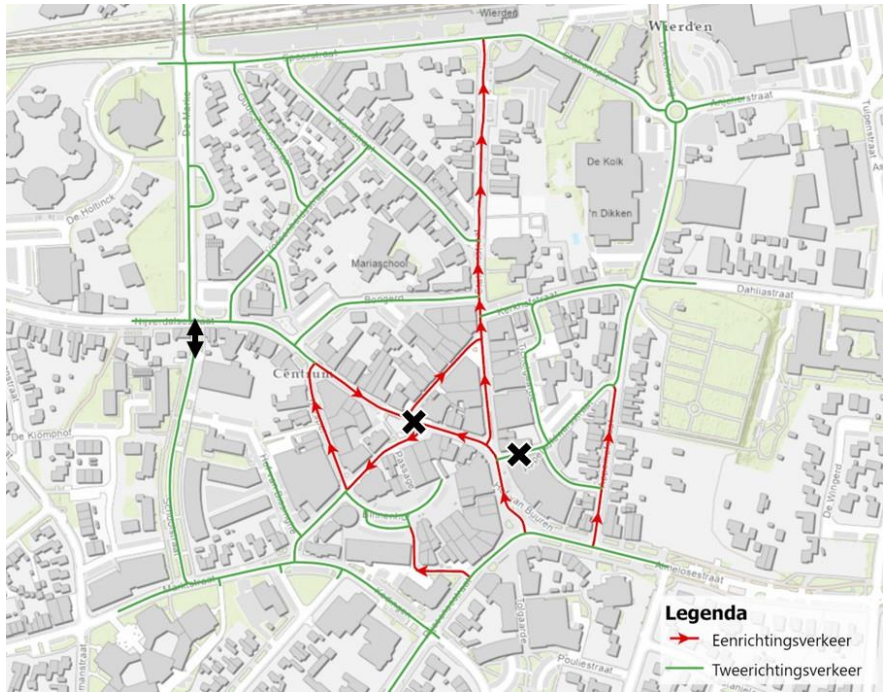
7.2 Voorkeursvariant

Op basis van voorgaande uitwerking van kansrijke varianten en afweging volgt een advies voor een voorkeursvariant. 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 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 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.

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. Variant 3B met tweerichtingsverkeer op de Schoolstraat vormt dan ook de voorkeursvariant (=variant 3B+).



Voorkeursvariant 3B+:
Fysieke knips Appelhofdwarsstraat en noordzijde ontmoetingsplein met tweerichtingsverkeer Schoolstraat



8. Conclusie & aanbevelingen

Conclusies & aanbevelingen

8.1 Conclusies

In het verdiepend verkeersonderzoek voor het ontmoetingsplein Wierden zijn de volgende kansrijke varianten nader uitwerkt:

- Variant 1 – Fysieke knip Marktstraat en tweerichtingsverkeer Schoolstraat;
- Variant 2 – Fysieke knip Appelhofdwarsstraat;
- Variant 3A – Fysieke knip noordzijde ontmoetingsplein;
- Variant 3B – Fysieke knip Appelhofdwarsstraat en noordzijde ontmoetingsplein;
- Variant 4 – (Grotendeels) autovrij ontmoetingsplein.

De kansrijke varianten hebben –tot op zekere hoogte- allemaal een meerwaarde voor het ontmoetingsplein. Met geen of minder verkeer op het ontmoetingsplein ontstaat letterlijk en figuur ruimte voor andere functies/voorzieningen, die de verblijfskwaliteit en de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers ten goede komt.

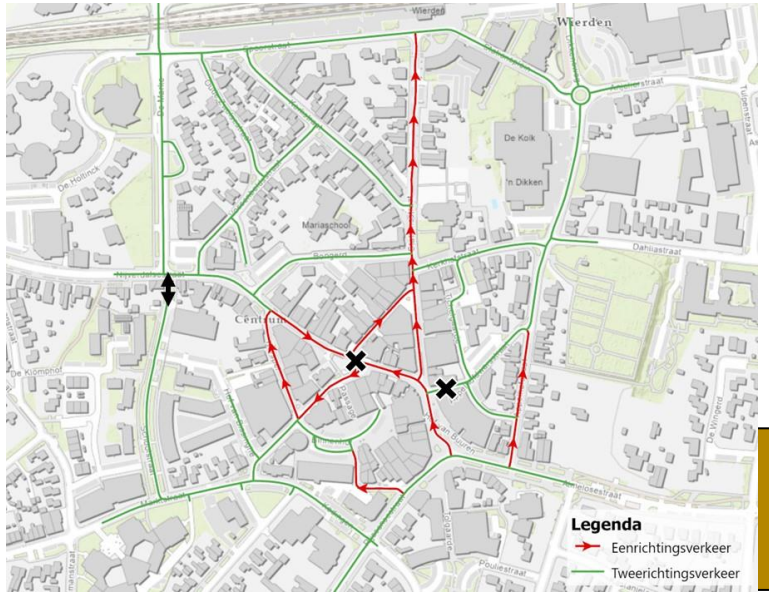
Het maatregelenpakket vanuit de verschillende varianten zorgen voor een verschuiving van verkeerstromen van het centrum naar de centrumschil. Hoe groter het effect (en meerwaarde) voor het ontmoetingsplein, hoe groter het effect op de verkeerssituatie op de centrumschil.

In alle varianten zijn er op de centrumschil aanvullende verkeersmaatregelen noodzakelijk en deels wenselijk. Variant 3A vraagt de minste aanvullende maatregelen. De ruimtelijke en financiële investeringen voor de overige varianten vallen in eenzelfde range en zijn hierdoor niet onderscheidend.

Variant 1 en 4 hebben de grootste meerwaarde voor de verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid op het ontmoetingsplein, maar hebben ook de grote impact op de centrumschil. Variant 2 en 3A hebben vanuit verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid de kleinste meerwaarde voor het ontmoetingsplein en hierdoor ook de kleinste impact op de centrumschil. Variant 3B vormt een tussenweg, waarbij de benoemde meerwaarde voor het ontmoetingsplein en effecten op de centrumschil beter in balans zijn.

8.2 Aanbevelingen

Ter versterking van de functie van het ontmoetingsplein in het centrum van Wierden is de aanbeveling om variant 3B (fysieke knip Appelhofdwarsstraat en noordzijde ontmoetingsplein) met het tweerichtingsverkeer vanuit variant 1 te implementeren (= voorkeursvariant 3B+). Dit vraagt uitwerking van maatregelen in het centrum en op de centrumschil. De voorkeursvariant voorziet in een verkeerstructuur, waarbij de winkels op een goede manier bereikbaar blijven, maar ook de verkeersveiligheid in het centrum een impuls krijgt.



Voorkeursvariant 3B+:
Fysieke knip Appelhofdwarsstraat en noordzijde ontmoetingsplein met tweerichtingsverkeer Schoolstraat

Bijlagen

I. Huidige weginrichting

1. Schoolstraat

Huidige rijbaaninrichting

- Wegencategorie: Erftoegangsweg 2 – 30 km/uur
- Rijbaanbreedte deel 1: 5,20 meter (tweerichtingsverkeer)
- Rijbaanbreedte deel 2: 4,50 meter (eenrichtingsverkeer)
- Verhardingstype: Klinkers
- Fietsvoorzieningen: Geen
- Parkeren: Langsparkeren

Aandachtspunten huidige inrichting t.b.v. ontmoetingsplein

- In variant 1 is er een toename in de verkeersbelasting en wordt het noordelijk deel van de Schoolstraat tweerichtingsverkeer. Een rijbaan van 4,50 meter is hiervoor te smal.
- In variant 1, 3B en 4 is een grote toename van de verkeersintensiteit (+ 1.000 – 1.300 mvt/etm), waarbij het verkeer in variant 1 meer verspreid wordt. De rijbaanbreedte voldoet aan de minimale breedte van een erftoegangsweg (4,80 meter). Een rijdende vrachtauto met 30 km/uur heeft daarentegen 3,10 meter nodig en een personenauto 2,40 meter. Dit is een totale breedte van 5,50 meter. Aangezien de Schoolstraat ook een logistieke route voor bevoorradingsverkeer betreft, is dit een aandachtspunt.



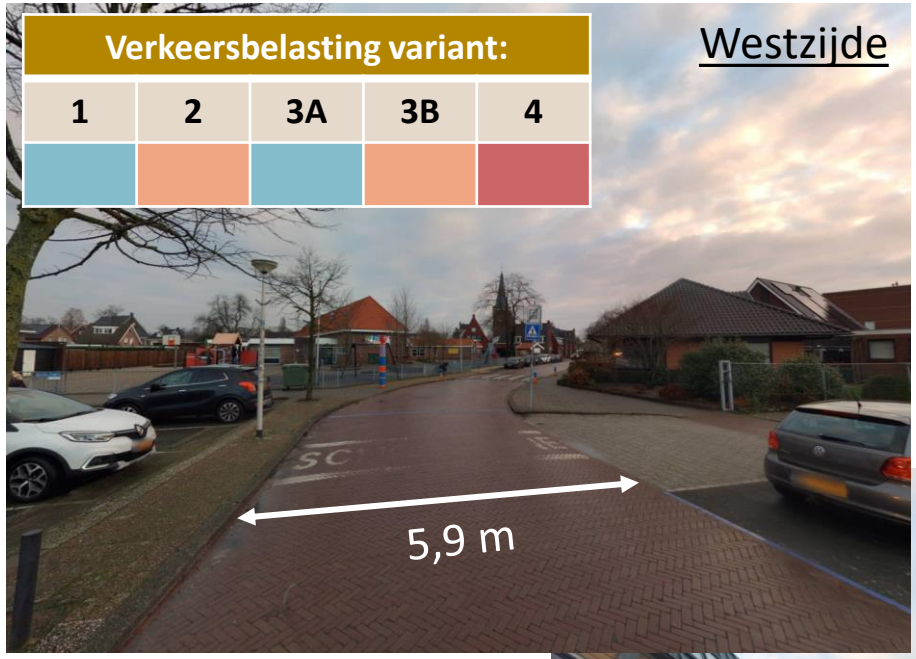
2. Bongerd

Huidige rijbaaninrichting

- Wegencategorie: Erftoegangsweg 2 – 30 km/uur
- Rijbaanbreedte: 5,90 meter (tweerichtingsverkeer)
- Verhardingstype: Klinkers
- Fietsvoorzieningen: Geen
- Parkeren: Haaks- en langsparkeren (blauwe zone)
- Overig: T.h.v. basisschool schoolzone-inrichting

Aandachtspunten huidige inrichting t.b.v. ontmoetingsplein

- In variant 2, 3B en 4 is een minimale toename te zien in de verkeersbelasting. De Bongerd is één van de belangrijkste parkeerlocaties in het centrumgebied. De kwaliteit hiervan is een aandachtspunt, maar niet te refereren aan het ontmoetingsplein. Echter, zijn de haakse parkeerplaatsen ten zuiden van de Bongerd niet ideaal wanneer de verkeersintensiteit toeneemt. De kans op conflicten wordt daarmee verhoogd.





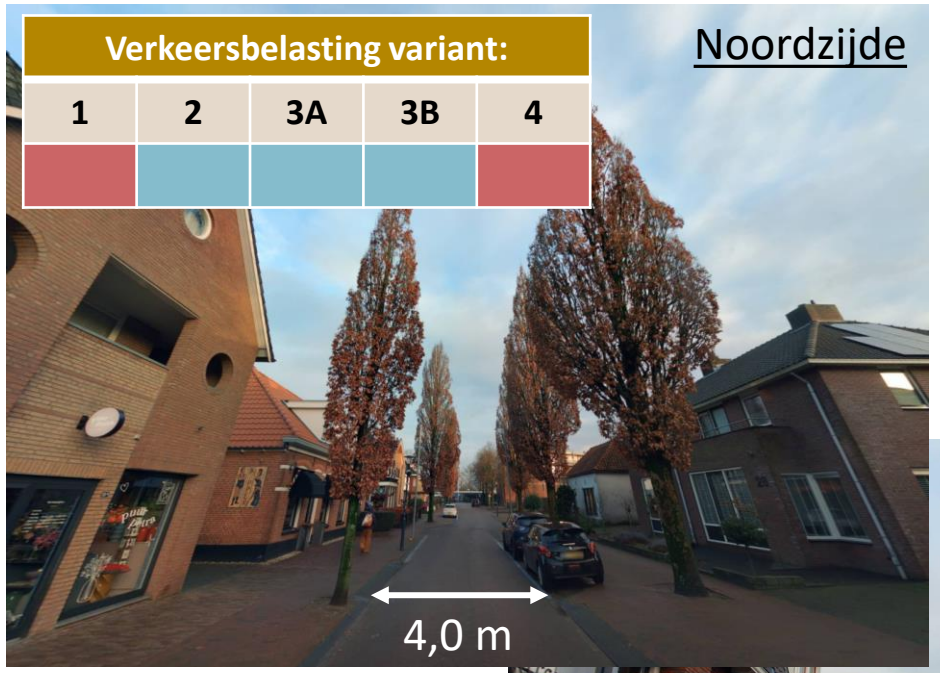
3. Stationsstraat

Huidige rijbaaninrichting

- Wegencategorie: Erftoegangsweg 2 – 30 km/uur
- Rijbaanbreedte deel 1: 4,00 meter (eenrichtingsverkeer)
- Rijbaanbreedte deel 2: 3,50 meter (eenrichtingsverkeer)
- Verhardingstype: Klinkers
- Fietsvoorzieningen: Geen
- Parkeren: Langsparkeren (blauwe zone)
- Overig: T.h.v. basisschool schoolzone-inrichting

Aandachtspunten huidige inrichting t.b.v. ontmoetingsplein

- Zuidzijde (deel 2) in Mobiliteitsplan aangemerkt door inwoners als subjectief onveilige locatie .
- Wegbreedte zuidzijde vrij smal, wenselijke wegbreedte conform CROW is 3,85 meter.
- In huidige situatie conflicten tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer. Dit is een aandachtspunt voor variant 1 en 4, waarbij de intensiteit van het verkeer toeneemt.





4. Anjelierstraat (westzijde)

Huidige rijbaaninrichting

- Wegencategorie: Gebiedsontsluitingsweg – 30 km/uur
- Rijbaanbreedte: 6,00 meter (tweerichtingsverkeer)
- Verhardingstype: Asfalt
- Fietsvoorzieningen: Fietssuggestiestroken
- Breedte fietsvoorzieningen: 1,00 meter
- Parkeren: N.v.t.

Aandachtspunten huidige inrichting t.b.v. ontmoetingsplein

- Langs de rijbaan liggen veel uitritten. In de huidige situatie ontstaan hierdoor regelmatig conflicten tussen voertuigen onderling.
- Hoeveelheid oversteekbewegingen van met name fietsers en voetgangers zijn in de huidige situatie een aandachtspunt.
- Als de intensiteit toeneemt (variant 1, 2, 3B en 4) worden de bovenstaande aandachtspunten groter.
- Te smalle fietsstroken op de rijbaan t.o.v. het aantal fietsers (met name tijdens de spitsuren). Dit voldoet tevens niet aan de wenselijke weginrichting behorende bij de wegencategorisering.



5. Anjelierstraat (oostzijde)

Huidige rijbaaninrichting

- Wegencategorie: Gebiedsontsluitingsweg – 30 km/uur
- Rijbaanbreedte: 6,00 meter (tweerichtingsverkeer)
- Verhardingstype: Asfalt
- Fietsvoorzieningen: Fietssuggestiestroken
- Breedte fietsvoorzieningen: 1,00 meter
- Parkeren: Langsparkeren

Aandachtspunten huidige inrichting t.b.v. ontmoetingsplein

- Dit gedeelte van de Anjelierstraat is een woonstraat, waarbij de leefbaarheid en het verblijven centraal moet staan. In de huidige situatie is dit al een aandachtspunt, wat met een toename van de intensiteit (variant 1, 2, 3B en 4) groter wordt.
- Te smalle fietsstroken op de rijbaan t.o.v. het aantal fietsers (met name tijdens de spitsuren). Dit voldoet tevens niet aan de wenselijke weginrichting behorende bij de wegencategorisering.



6. Tulpenstraat

Huidige rijbaaninrichting

- Wegencategorie: Erftoegangsweg 2 – 30 km/uur
- Rijbaanbreedte: 6,00 meter (tweerichtingsverkeer)
- Verhardingstype: Klinkers
- Fietsvoorzieningen: Geen
- Parkeren: Haak-, langs- en straatparkeren

Aandachtspunten huidige inrichting t.b.v. ontmoetingsplein

- In de huidige situatie is de verkeersveiligheid en leefbaarheid een aandachtspunt. Bij toename van de intensiteit (variant 1, 2, 3B en 4) wordt dit groter en is het belangrijk om in te zetten dat dit beter wordt.

Verkeersbelasting variant:				
1	2	3A	3B	4



7. Dahliastraat

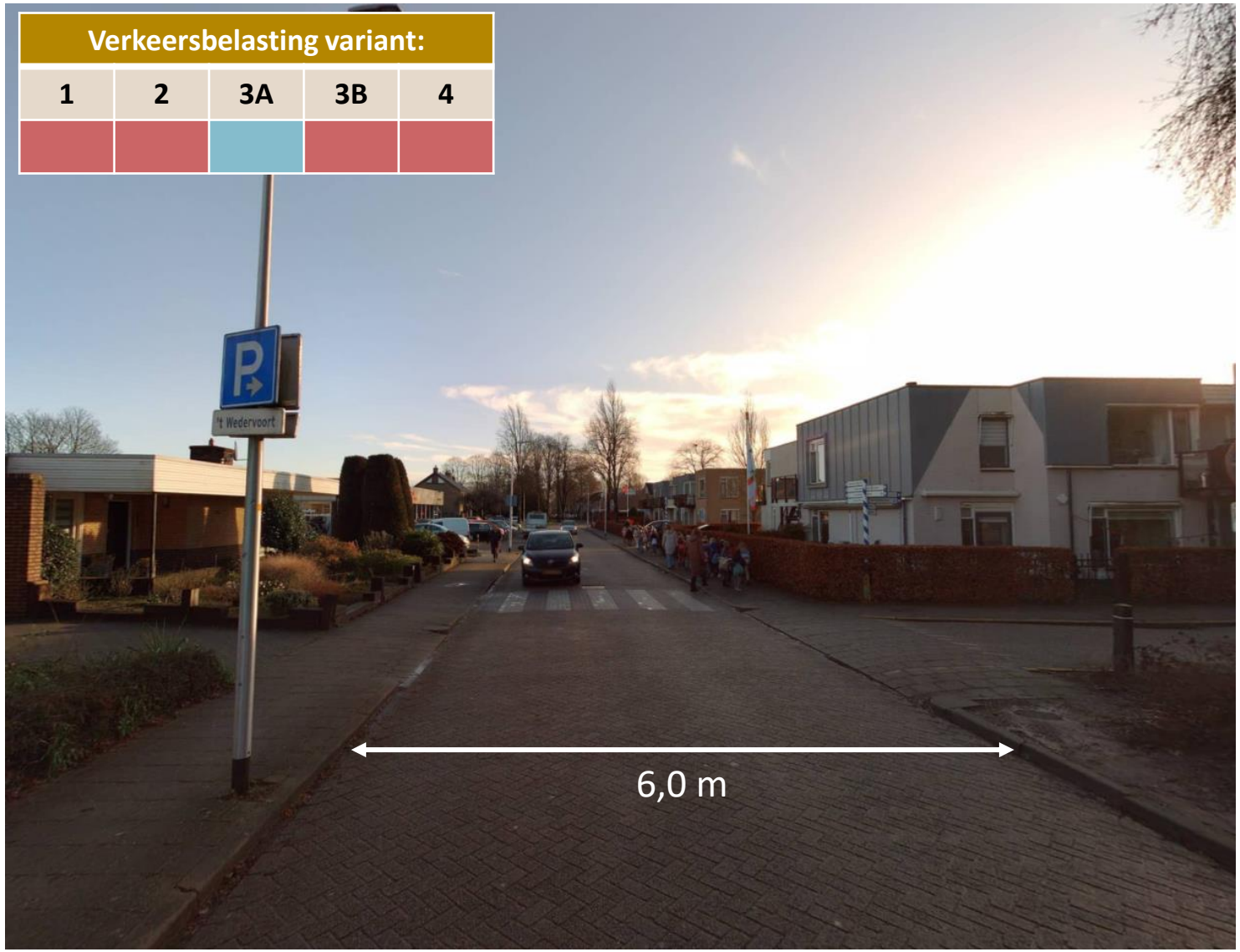
Huidige rijbaaninrichting

- Wegencategorie: Erftoegangsweg 2 – 30 km/uur
- Rijbaanbreedte: 6,00 meter (tweerichtingsverkeer)
- Verhardingstype: Klinkers
- Fietsvoorzieningen: Geen
- Parkeren: Parkeerverbod

Aandachtspunten huidige inrichting t.b.v. ontmoetingsplein

- In de huidige situatie is de verkeersveiligheid en leefbaarheid een aandachtspunt. Bij toename van de intensiteit (variant 1, 2, 3B en 4) wordt dit groter en is het belangrijk om in te zetten dat dit beter wordt.

Verkeersbelasting variant:				
1	2	3A	3B	4



8. Violierstraat

Huidige rijbaaninrichting

- Wegencategorie: Erftoegangsweg 2 – 30 km/uur
- Rijbaanbreedte: 6,20 meter (tweerichtingsverkeer)
- Verhardingstype: Klinkers
- Fietsvoorzieningen: Geen
- Parkeren: Straatparkeren

Aandachtspunten huidige inrichting t.b.v. ontmoetingsplein

- Vanuit inwoners komen veel klachten binnen over deze straat m.b.t. verkeersveiligheid en de hoeveelheid verkeer. Het is een woonstraat waarbij het verblijven centraal moet staan en de verkeersveiligheid en leefbaarheid van groot belang zijn. Bij toename van de intensiteit (variant 1, 2, 3B en 4) is dit een belangrijk aandachtspunt.

Verkeersbelasting variant:				
1	2	3A	3B	4



II. Huidige kruispuntinrichting

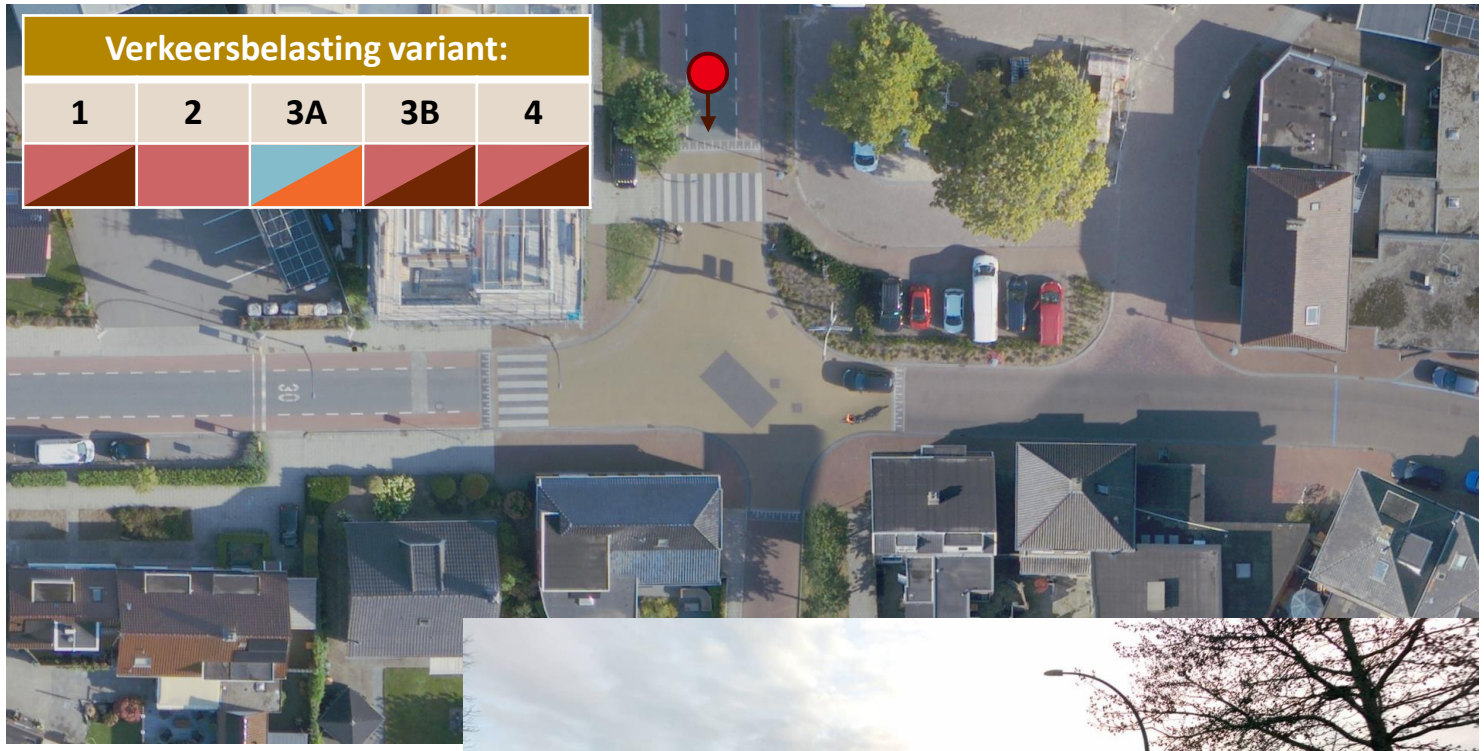
A. Nijverdalsestraat-Schoolstraat-De Marke

Huidige kruispuntinrichting

- Voorrangsregeling: Gelijkwaardig
- Kruispuntmaatregel: Kruispuntplateau als half-bajonet ingericht
- Voetgangersoversteek: Noord- en westzijde

Aandachtspunten huidige inrichting t.b.v. ontmoetingsplein

- In Mobiliteitsplan aangemerkt door inwoners als subjectief onveilige locatie, daarnaast een verhoogd risico op onveiligheid.
- Groot kruispuntvlak en de wegen staan niet haaks op elkaar waardoor regelmatig onveilige situaties ontstaan met het opstellen/wachten.
- Met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen/ouderen) is het een lastig kruispunt. Ook voor fietsers dient de positie verbeterd te worden. Oversteekbaarheid is een aandachtspunt.
- De voorrangsregeling is door het half-bajonet onduidelijk, met name wanneer uit de noord-, oost- en westzijde tegelijkertijd verkeer komt (zuidzijde is eenrichtingsverkeer, ingaand vanaf het kruispunt). De rijroutes zijn hierbij ook onduidelijk doordat het aan de zuidzijde eenrichtingsverkeer is.
- Bij een toename van de intensiteit op het kruispunt (variant 1, 2, 3B en 4) zijn bovenstaande punten een belangrijk aandachtspunt. De subjectieve onveiligheid komt de leefbaarheid en doorstroming niet ten goede.





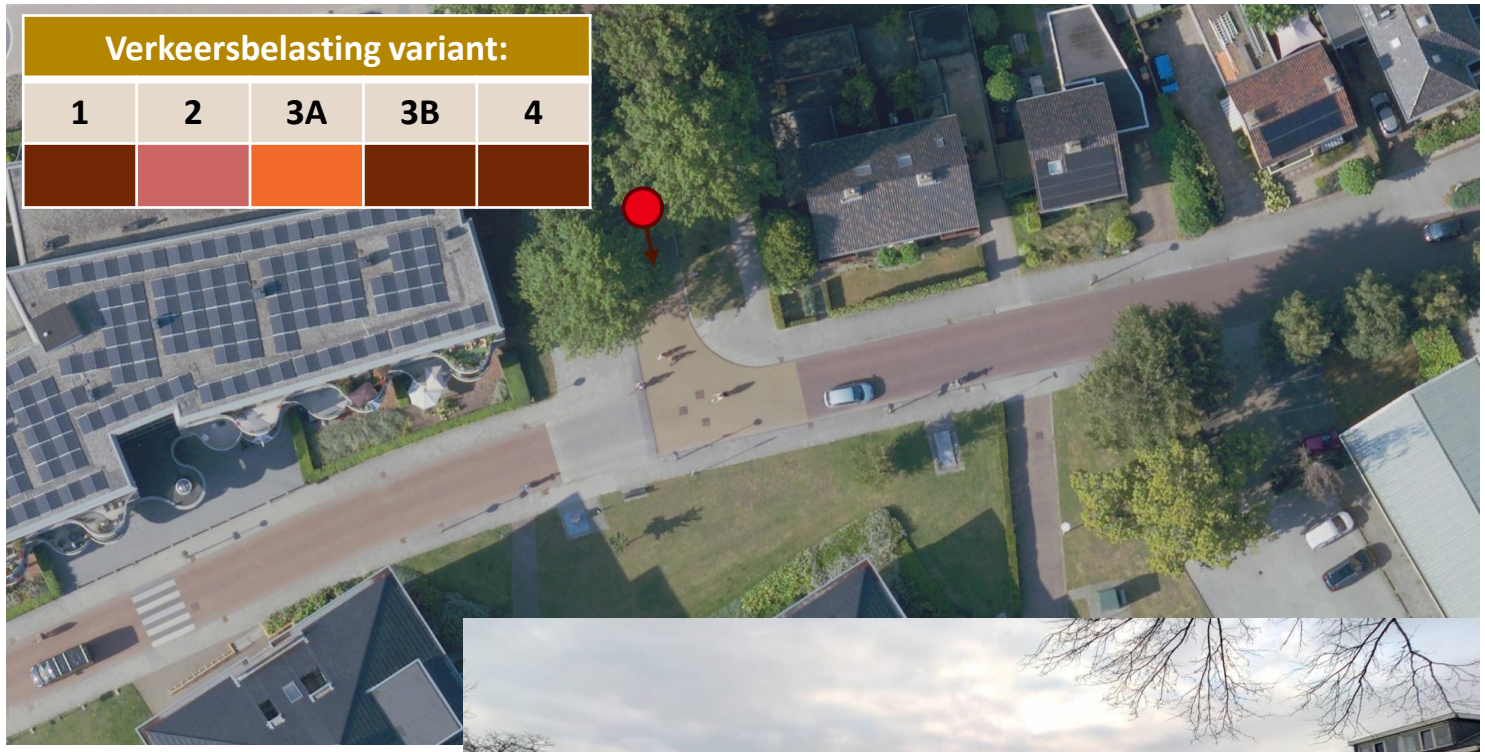
B. Schoolstraat-Marktstraat-Kruissteenweg

Huidige kruispuntinrichting

- Voorrangsregeling: Afbuigende voorrang (noord-oost)
- Kruispuntmaatregel: Gekleurd kruispuntvlak en een inritconstructie aan de westzijde
- Voetgangersoversteek: N.v.t.

Aandachtspunten huidige inrichting t.b.v. ontmoetingsplein

- In Mobiliteitsplan aangemerkt dat de weginrichting een aandachtspunt is en een verhoogd risico op onveiligheid aanwezig is.
- De voorrangssituatie is onduidelijk. De doorgaande rijroute is in dit geval de afslaande rijbeweging.





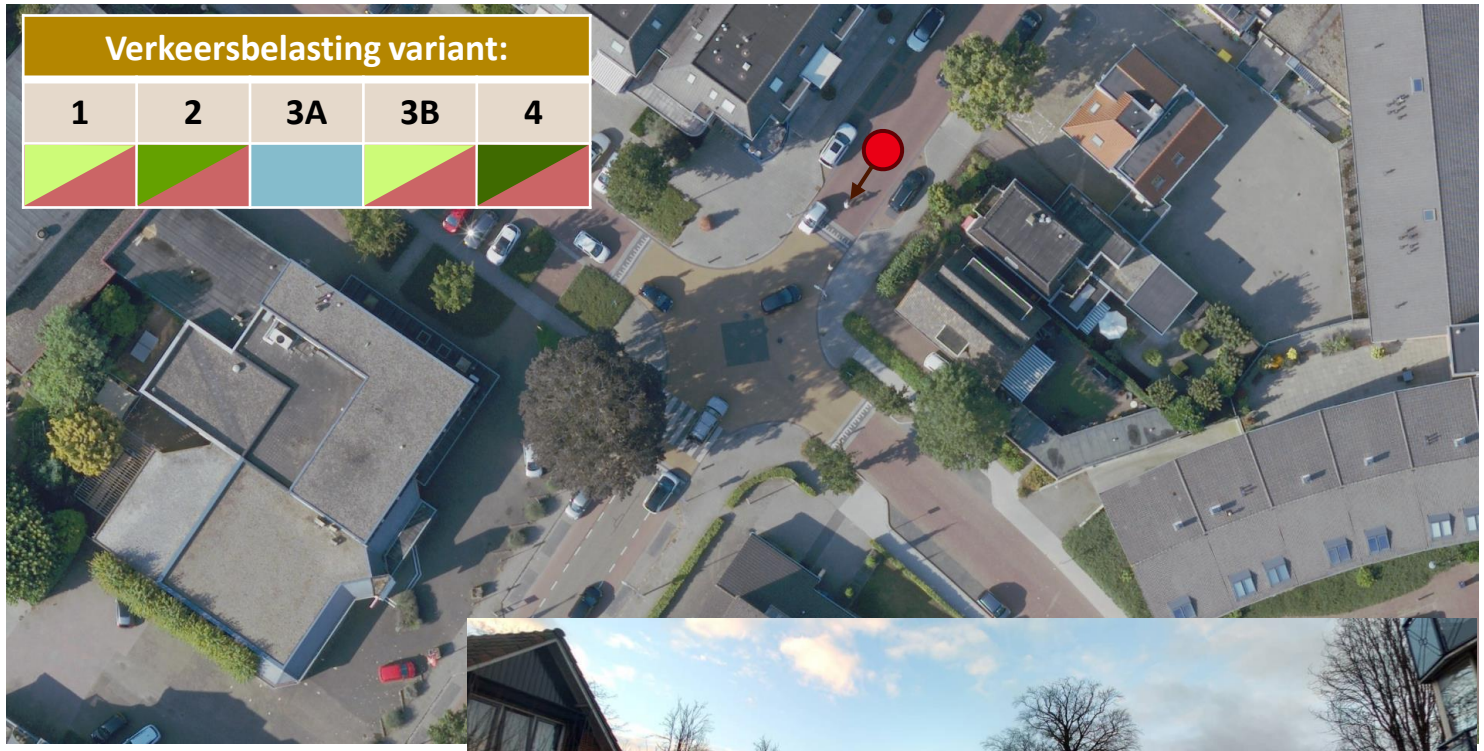
C. Rijssensestraat-Esdoornlaan-Kedingen

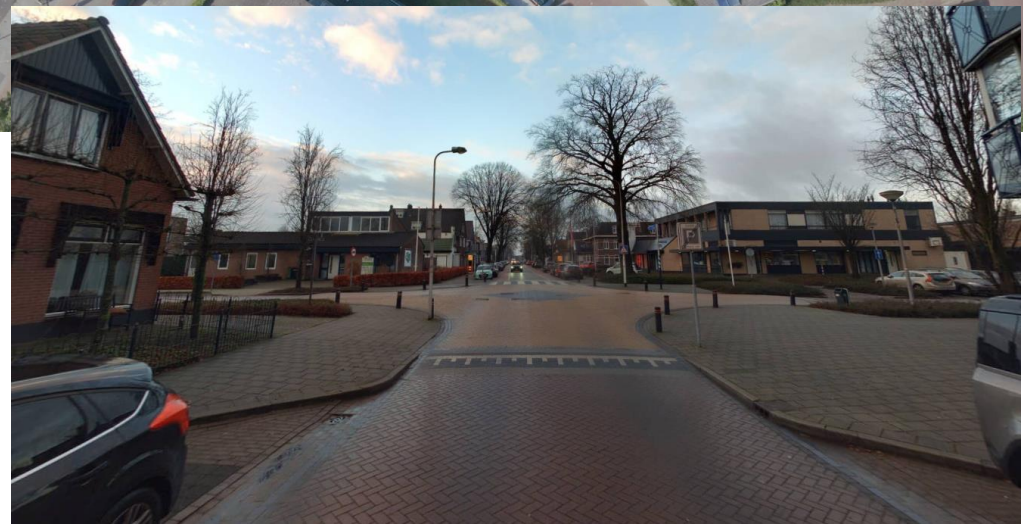
Huidige kruispuntinrichting

- Voorrangsregeling: Gelijkwaardig
- Kruispuntmaatregel: Kruispuntplateau
- Voetgangersoversteek: Zuidwestzijde

Aandachtspunten huidige inrichting t.b.v. ontmoetingsplein

- Verkeersafwikkeling
- Verbeteren oversteekbaarheid
- Onduidelijke verkeerssituatie (o.a. door zebrapaden)
- Hoge snelheid autoverkeer





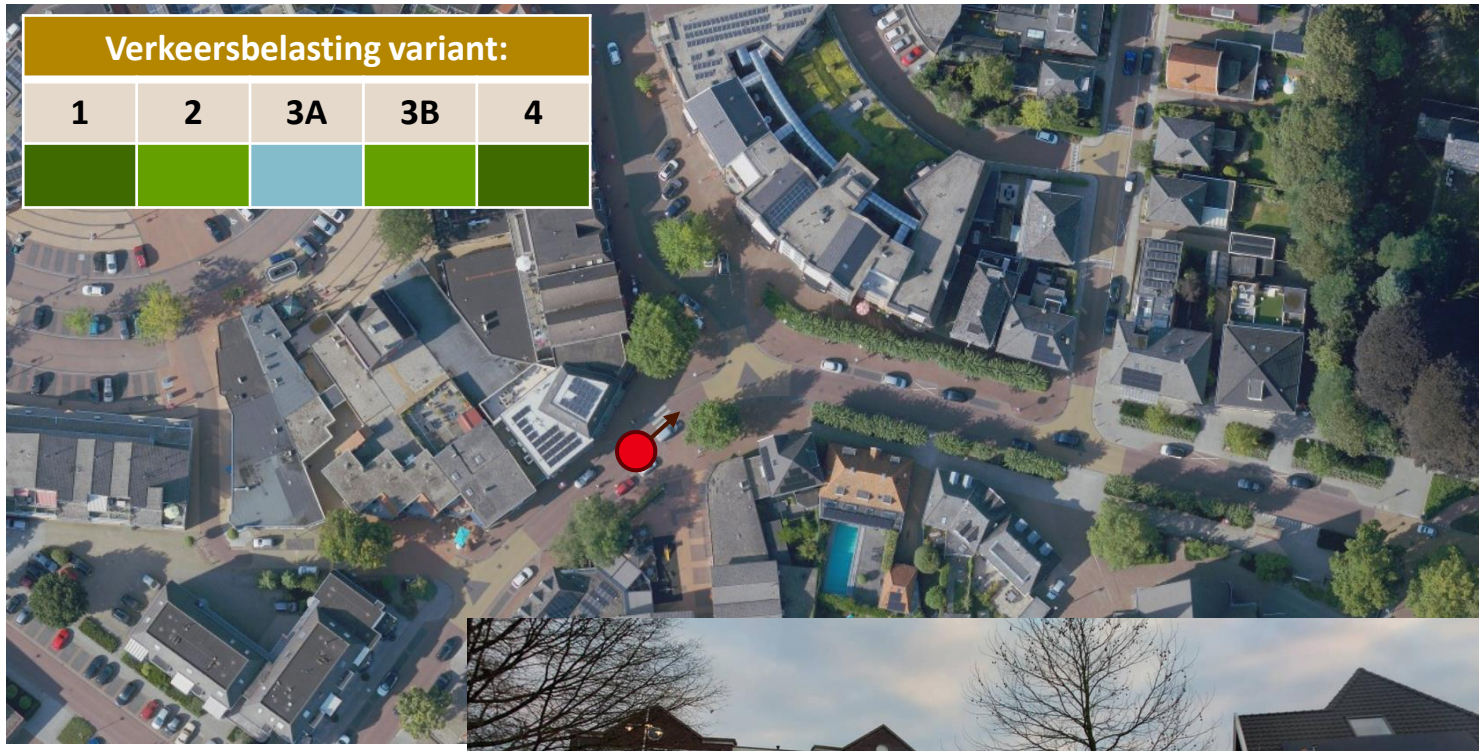
D. Rijssensestraat-Burg. J.C. van den Berghplein-Hof van Buuren

Huidige kruispuntinrichting

- Voorrangsregeling: Gelijkwaardig
- Kruispuntmaatregel: Gekleurd kruispuntvlak
  Voetgangersoversteek: Zuidwestzijde

Aandachtspunten huidige inrichting t.b.v. ontmoetingsplein

- Beleving en aantrekkelijkheid





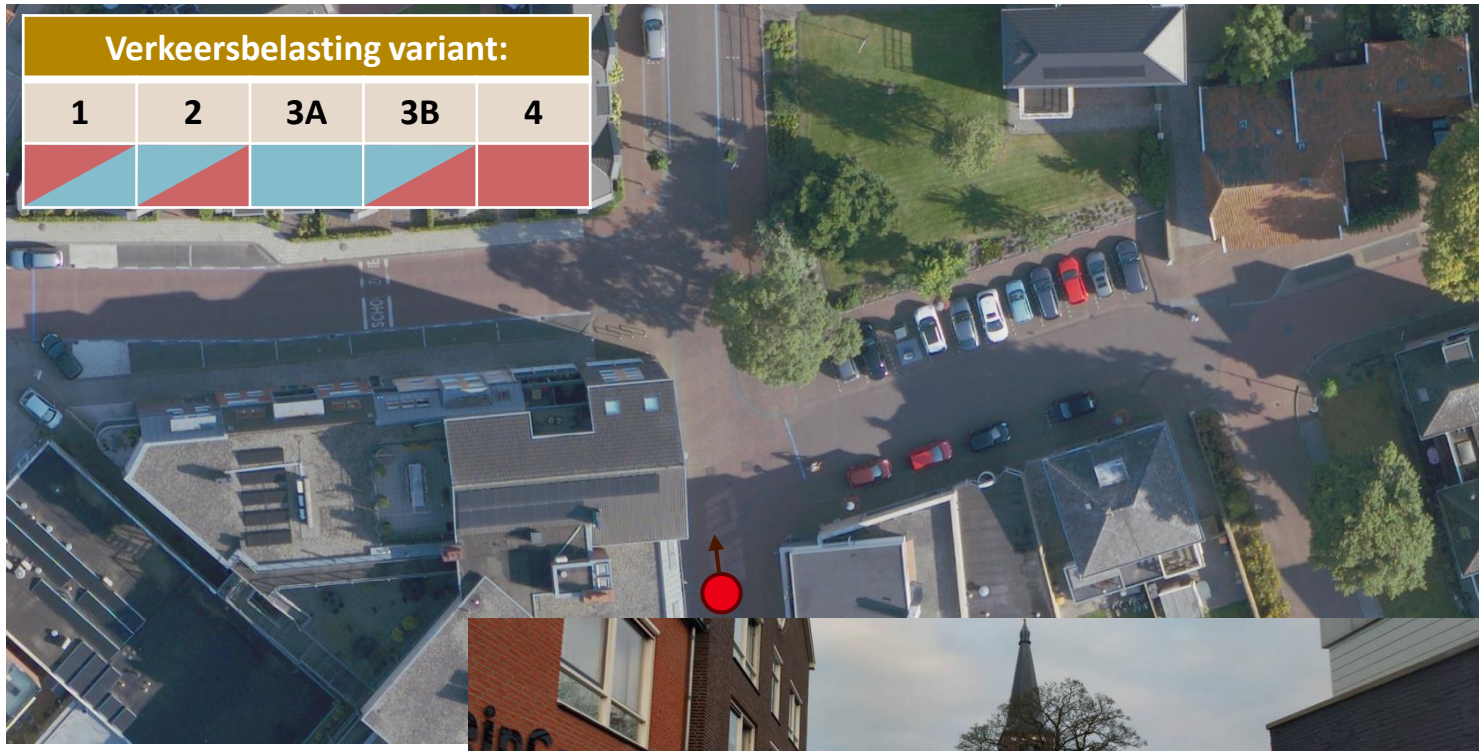
E. Stationsstraat-Bongerd-Kerkhofstraat

Huidige kruispuntinrichting

- Voorrangsregeling: Gelijkwaardig
- Kruispuntmaatregel: Geen
- Voetgangersoversteek: N.v.t.

Aandachtspunten huidige inrichting t.b.v. ontmoetingsplein

- Beleving en aantrekkelijkheid





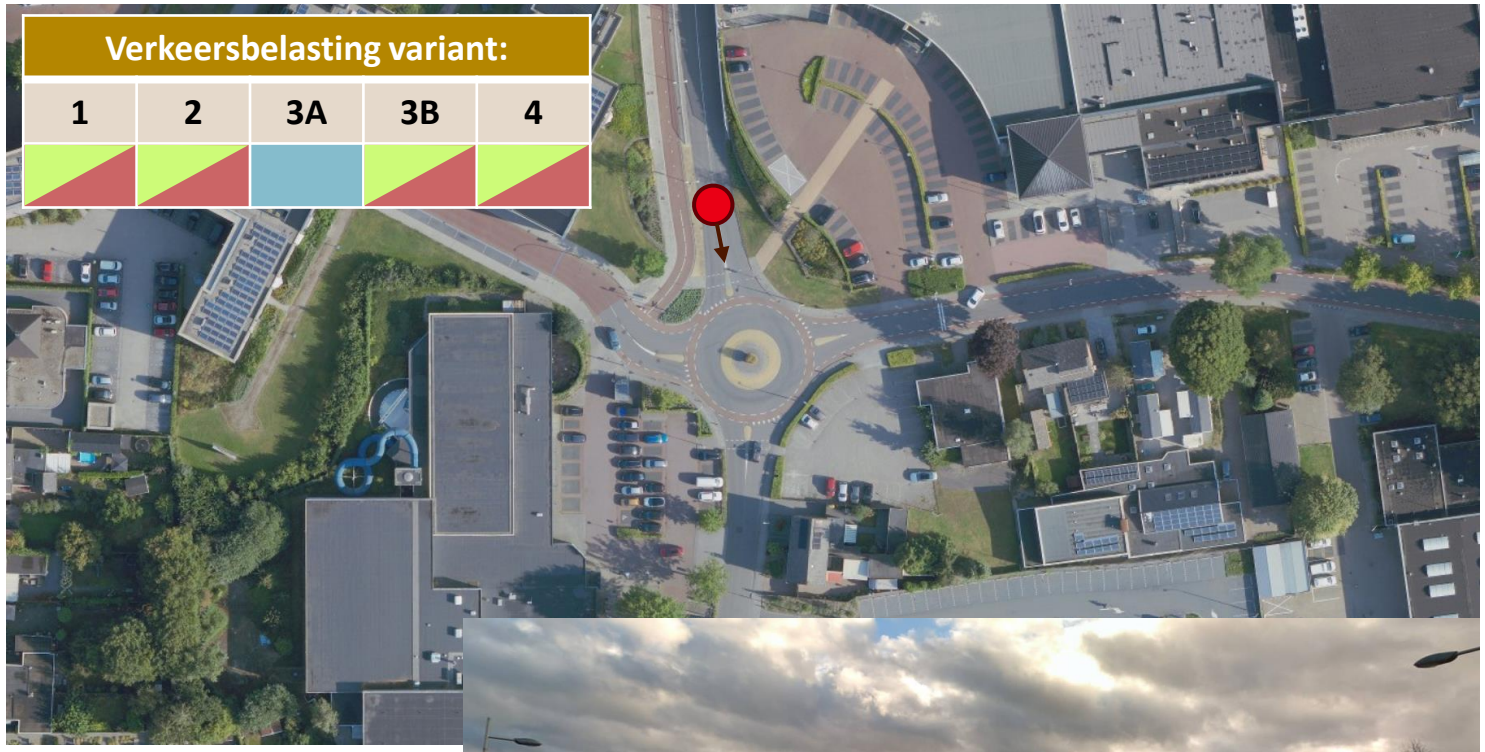
F. Van Kregten Tunnel-Anjelierstraat-Dikkensweg-Stationsplein

Huidige kruispuntinrichting

- Voorrangsregeling: Voorrangskruispunt
- Kruispuntmaatregel: Enkelstrooksrotonde
- Fietsvoorzieningen: Fietssuggestiestrook
- Voetgangersoversteek: N.v.t.

Aandachtspunten huidige inrichting t.b.v. ontmoetingsplein

- De fietsvoorzieningen op de rotonde zijn onduidelijk en onveilig, wat ook door gebruikers en inwoners zo ervaren wordt;
- Fietsers op de rotonde maken gebruik van dezelfde rijbaan als het gemotoriseerd verkeer en komen daardoor in conflict;
- Belangrijkste aandachtspunt is dat het kruispunt op dit moment (sociaal) onveilig is.





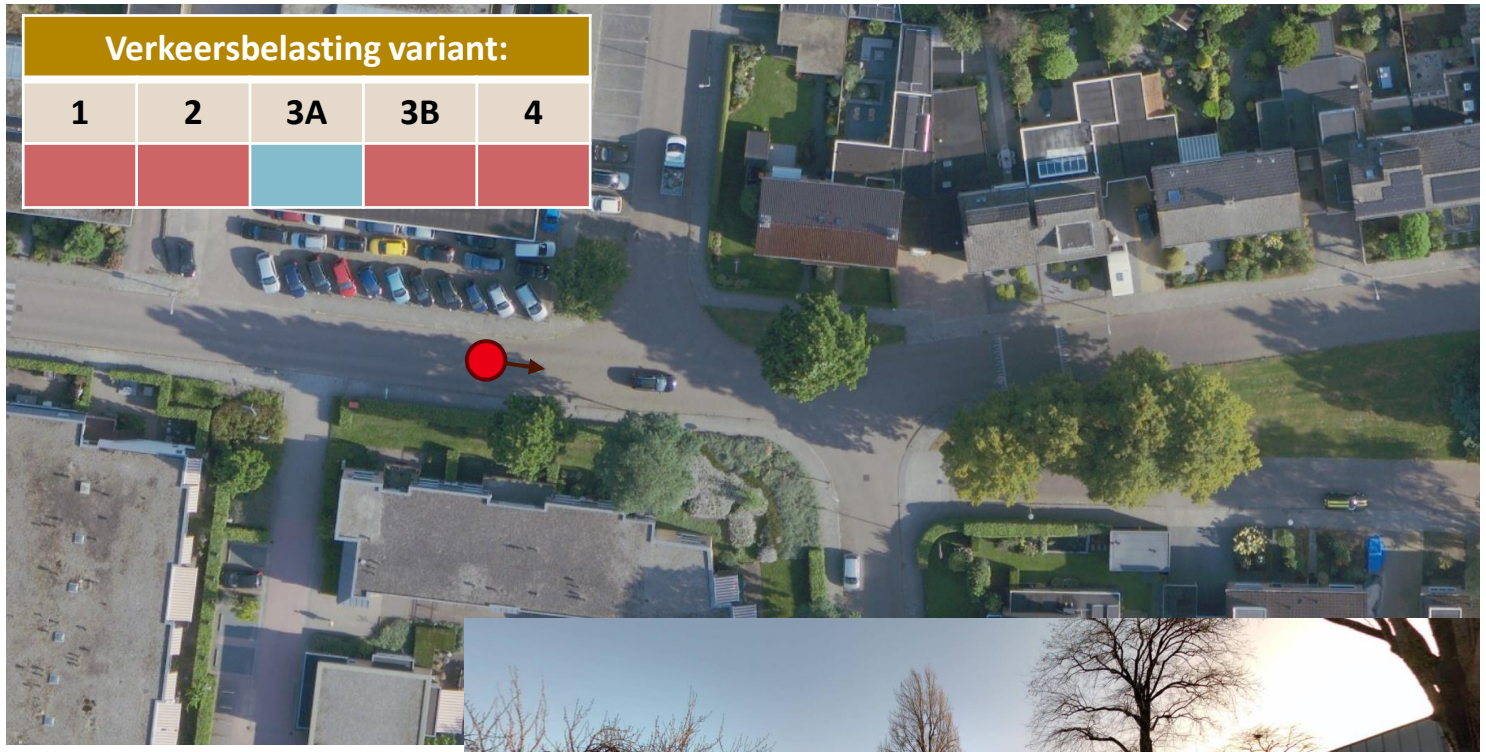
G. Tulpenstraat-Dahliastraat-Violierstraat

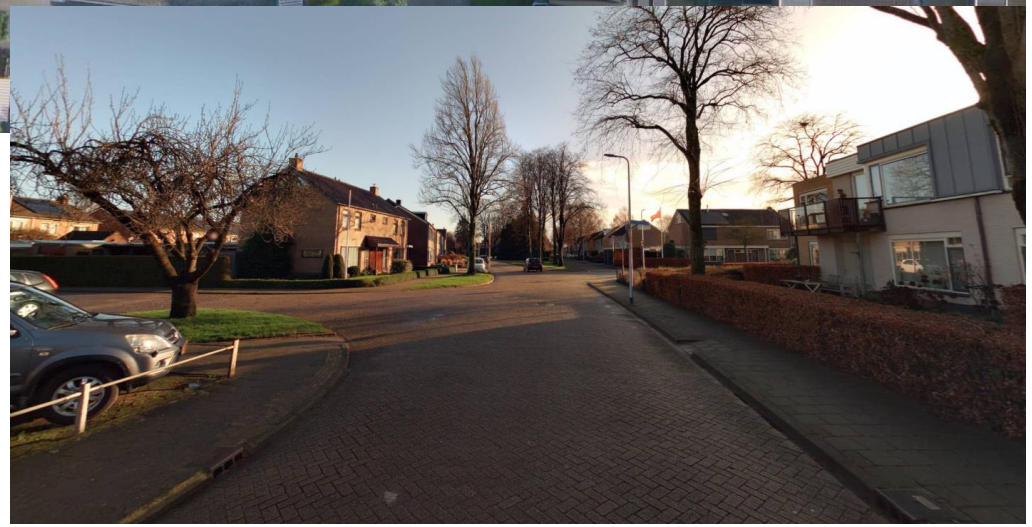
Huidige kruispuntinrichting

- Voorrangsregeling: Gelijkwaardig
- Kruispuntmaatregel: Geen
- Voetgangersoversteek: N.v.t.

Aandachtspunten huidige inrichting t.b.v. ontmoetingsplein

- Overzichtelijkheid van het kruispunt
- De voorrangsregeling kan door het bajonet onduidelijk zijn





H. Korianderhof-Anjelierstraat-Akeleistraat

Huidige kruispuntinrichting

- Voorrangsregeling: Gelijkwaardig en voorrangskruispunt
- Kruispuntmaatregel: Kruispuntplateau
- Voetgangersoversteek: Oost

Aandachtspunten huidige inrichting t.b.v. ontmoetingsplein

- In Mobiliteitsplan aangemerkt als verkeersonveilige locatie waar structureel (en met grote impact) veel ongevallen gebeuren
- In Mobiliteitsplan aangemerkt door inwoners als subjectief onveilige locatie





I. Akeleistraat-Kruizemunthof-Dahliastraat

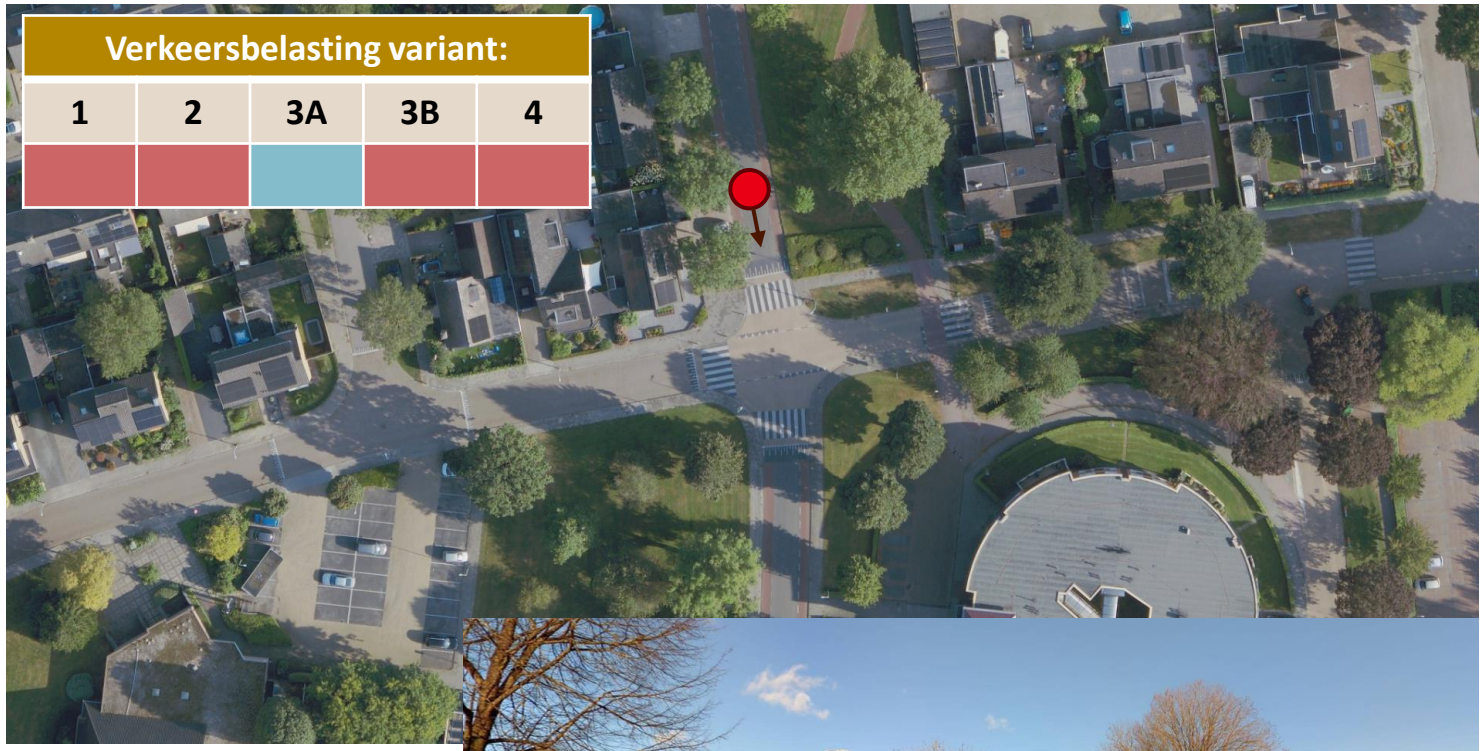
Huidige kruispuntinrichting

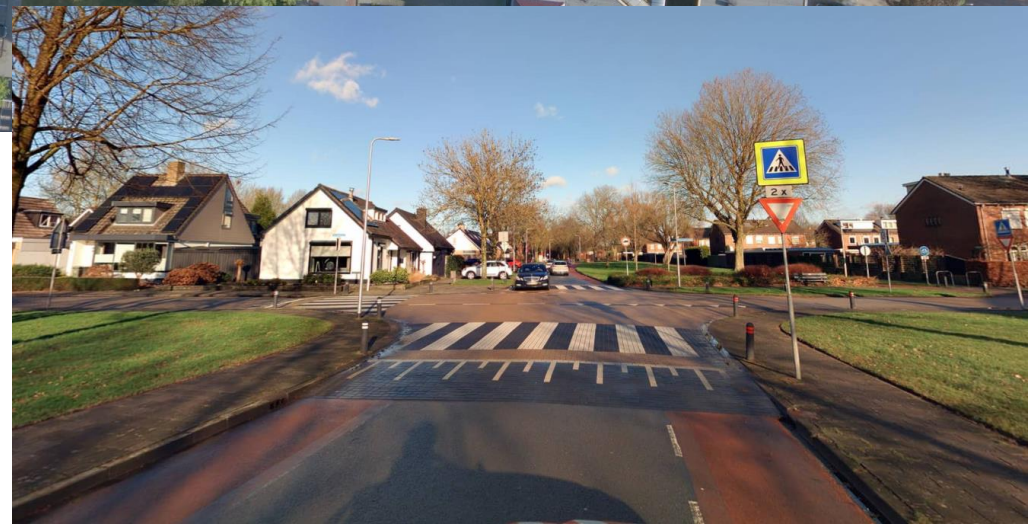
- Voorrangsregeling: Voorrangskruispunt
- Kruispuntmaatregel: Kruispuntplateau
- Voetgangersoversteek: Noord, oost, zuid en west

Aandachtspunten huidige inrichting t.b.v. ontmoetingsplein

- In Mobiliteitsplan aangemerkt als verkeersonveilige locatie waar structureel (en met grote impact) veel ongevallen gebeuren
- In Mobiliteitsplan aangemerkt door inwoners als subjectief onveilige locatie
- Kruispunt ligt nabij de schoolomgeving en maakt dus onderdeel uit van de toegangsweg naar de scholen

Verkeersbelasting variant:				
1	2	3A	3B	4





J. Akeleistraat-Almelosestraat-Grote Maatweg

Huidige kruispuntinrichting

- Voorrangsregeling: Voorrangskruispunt
- Kruispuntmaatregel: Rotonde
- Fietsvoorzieningen: Vrijliggend eenrichtingsfietspad
- Voetgangersoversteek: Geen

Aandachtspunten huidige inrichting t.b.v. ontmoetingsplein

- In Mobiliteitsplan aangemerkt als verkeersonveilige locatie waar structureel (en met grote impact) veel ongevallen gebeuren
- In Mobiliteitsplan aangemerkt door inwoners als subjectief onveilige locatie





K. Almelosestraat-Violierstraat-Eikenlaan

Huidige kruispuntinrichting

- Voorrangsregeling: Voorrangskruispunt
- Kruispuntmaatregel: Kruispuntplateau
- Voetgangersoversteek: Westzijde

Aandachtspunten huidige inrichting t.b.v. ontmoetingsplein

- In Mobiliteitsplan aangemerkt als verkeersonveilige locatie waar structureel (en met grote impact) veel ongevallen gebeuren
- In Mobiliteitsplan aangemerkt door inwoners als subjectief onveilige locatie

Verkeersbelasting variant:				
1	2	3A	3B	4

