

Verkeersonderzoek ontmoetingsplein Wierden

Gemeente Wierden

Concept/02

GEMEENTE WIERDEN

Roelofs

MEER WAARDE AAN RUIMTE

Documentnummer: R01-C02-41271243-mhr

Datum: 1 mei 2025

Inhoudsopgave

1. **Inleiding** **1**
   - 1.1 Aanleiding 2
2. **Inventarisatie huidige situatie** **3**
   - 2.1 Voorzieningen 4
   - 2.2 Verkeersstructuren 5
   - 2.3 Verkeerscirculatie 12
   - 2.4 Huidige verkeersbelasting 13
   - 2.5 Verkeersveiligheid 18
   - 2.6 Parkeren auto 22
3. **Verkeerskundige analyse** **27**
   - 3.1 Resumé inventarisatie 28
   - 3.1 Knelpunten & kansen 29
4. **Varianten** **30**
   - 4.1 Inleiding 31
   - 4.2 Varianten 33
   - 4.3 Verkeersbelasting per variant 40
5. **Beoordeling varianten** **46**
   - 5.1 Afweging varianten 47
   - 5.2 Advies voorkeursvariant 48
6. **Conclusie & Aanbevelingen** **49**
   - 6.1 Conclusies 50
   - 6.2 Aanbevelingen 51

Bijlagen **52**



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2021 is de centrumvisie Wierden vastgesteld. Eén van de wensen die hieruit naar voren komt is het realiseren van een plein voor hoogwaardig verblijf, ontmoeting en horeca op het kruispunt van de Nijverdalsestraat-Marktstraat, ook wel het 'ontmoetingsplein'. In de afbeelding hiernaast is het onderzoeksgebied weergegeven met de locatie van het ontmoetingsplein.

Inzicht in verkeerseffecten

De vraag die schuilt achter de realisatie van het ontmoetingsplein is de toegankelijkheid van het plein en het centrum voor gemotoriseerd verkeer. De afgelopen jaren heeft het weren van gemotoriseerd verkeer uit het centrum namelijk tot veel weerstand geleid. In de huidige situatie rijdt er (relatief veel) doorgaand verkeer door het centrum heen. In de huidige verkeersstructuur is dit mogelijk, maar niet wenselijk.

De gemeente Wierden heeft Roelofs Advies & Ontwerp gevraagd om te onderzoeken welke verkeersmaatregelen nodig zijn om een meer autoluw centrum te creëren en wat voor effect dit heeft op de omliggende verkeersstructuur van het centrum. Naast het autoluw maken van het centrum, geeft het onderzoek antwoord op de volgende vragen:

- *Hoe houden we de winkelvoorzieningen op een goede manier bereikbaar?*
- *Hoe verbeteren we de verkeersveiligheid in het centrum?*
- *Hoe moet het ontmoetingsplein (in de structuur) er uit komen te zien?*



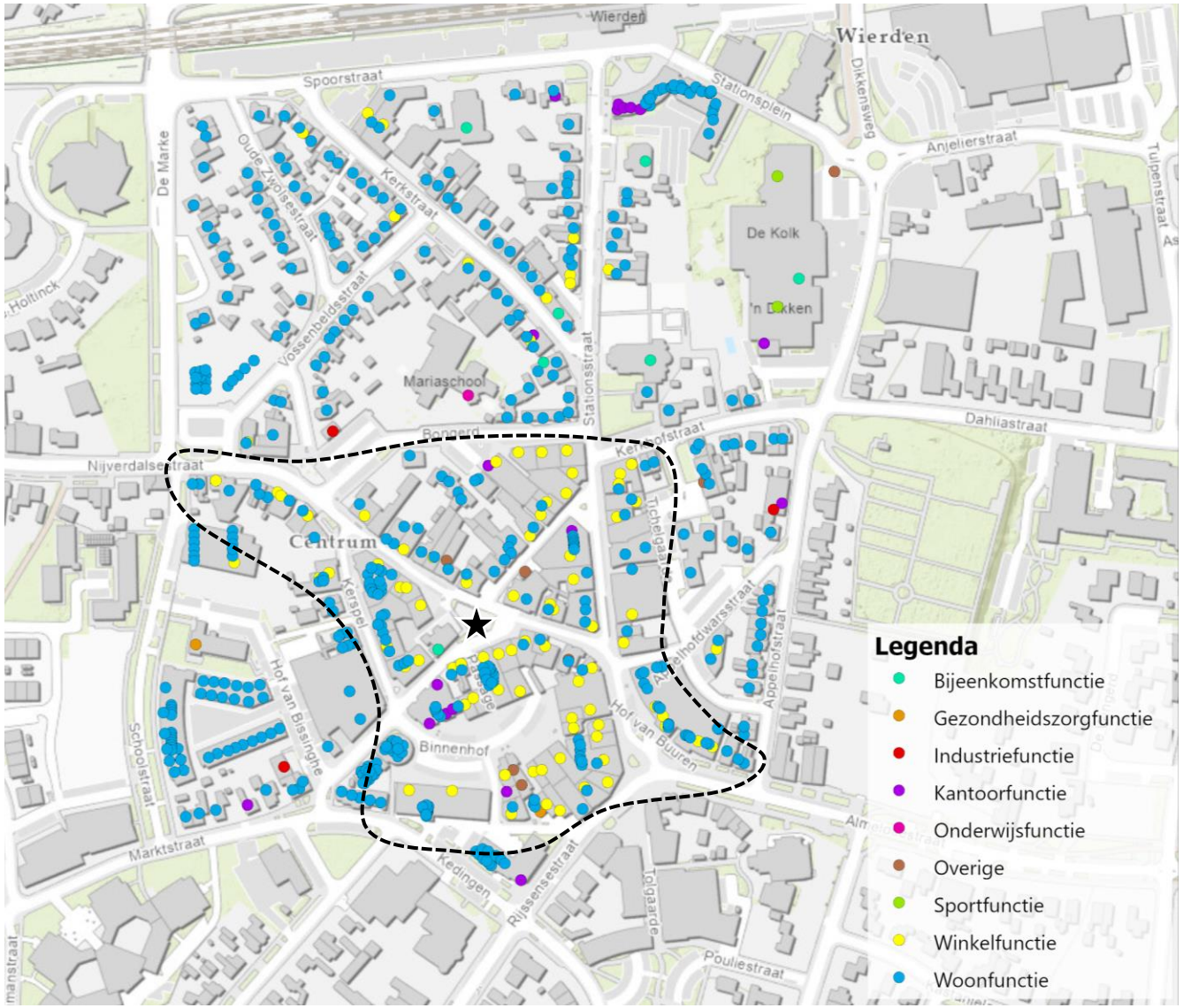


2. Inventarisatie huidige situatie

2.1 Voorzieningen

Het ontmoetingsplein (zwarte ster) is gevestigd in het centrumgebied van Wierden. In het centrum zijn voorzieningen met een eigen mobiliteitspatroon aanwezig. De hoofdfunctie van het centrum is boodschappen doen, wat betekent dat bezoekers er voornamelijk komen om een boodschap te doen en dus voor een korte periode verblijven in het centrum.

Het gebied waar de meeste winkelvoorzieningen zich in het centrum bevinden, is met de stippellijn weergegeven. Het ontmoetingsplein is het middelpunt van het winkelgebied. Winkels brengen bestemmingsverkeer met zich mee, dus ook dat mensen graag in/dichtbij dit gebied willen parkeren. De winkelfunctie binnen dit gebied wordt gecombineerd met de woonfunctie. Aan de noordzijde van het primair winkelgebied bevindt zich maatschappelijke functies, zoals een basisschool en een kerk.



2.2 Verkeersstructuren

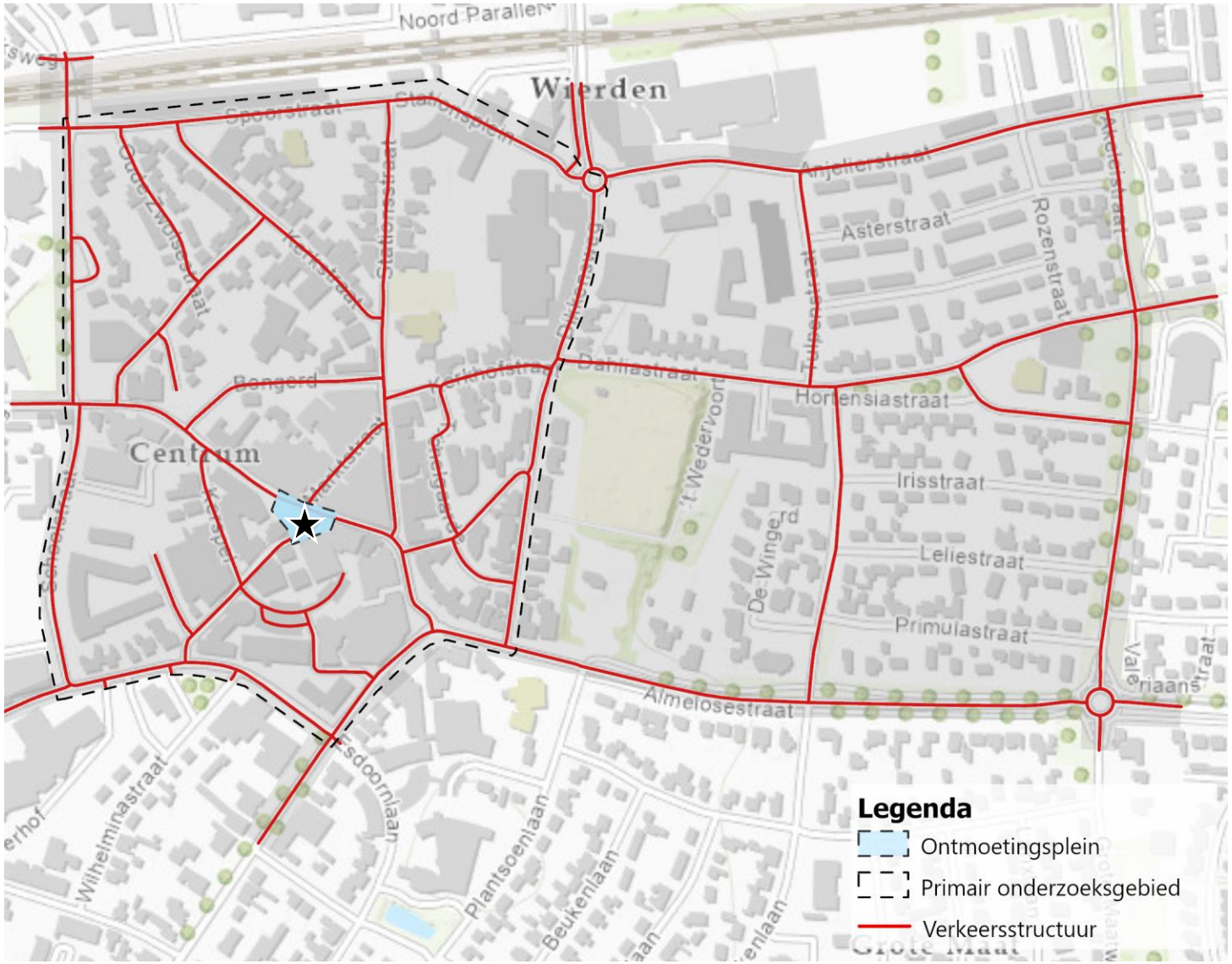
In de afbeelding hiernaast is de verkeersstructuur weergegeven van het centrumgebied in Wierden. Het primair onderzoeksgebied bevindt zich binnen de zwarte stippellijn. Het beoogde ontmoetingsplein ligt aan de zuidzijde van dit gebied. Aangezien er mogelijk ook verkeerseffecten kunnen ontstaan bij de keuzes in varianten ten behoeve van de verkeerscirculatie voor het gemotoriseerd verkeer binnen het primair onderzoeksgebied, zijn de belangrijkste inprikkers en hoofdstructuren voor het gemotoriseerd verkeer van en nabij het onderzoeksgebied meegenomen.

In het Mobiliteitsplan van Wierden (2024-2030) worden de verkeersstructuren van de verschillende modaliteiten uitgelicht middels het STOMP-principe, namelijk:



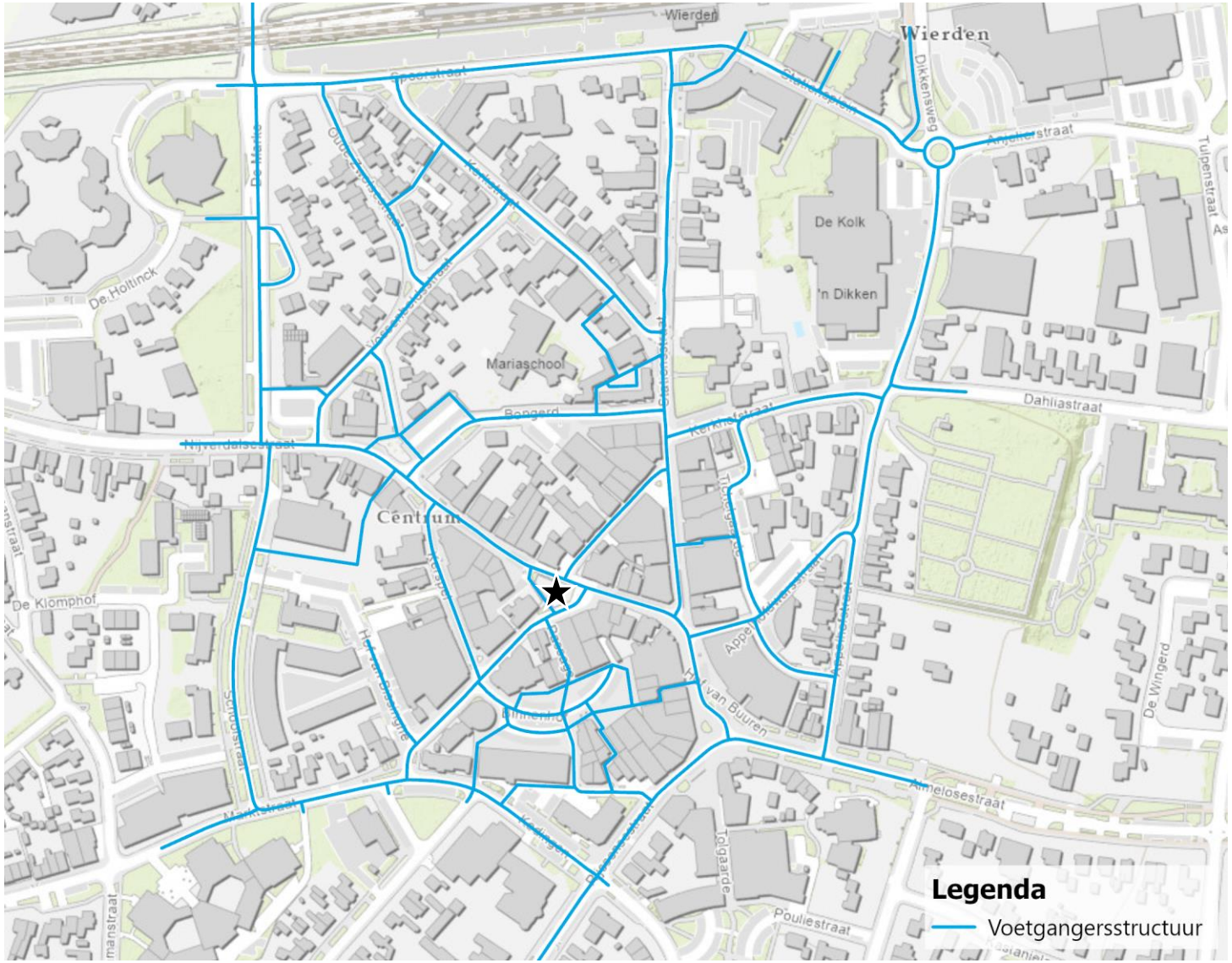
STOMP vormt de basis voor de ruimtelijke inpassing van mobiliteit in de gemeente Wierden, waarbij veilige en comfortabele inrichting voor de kwetsbare verkeersdeelnemers voorop staat.

Met behulp van het STOMP-principe worden de verkeersstructuren van de verschillende modaliteiten binnen het onderzoeksgebied op de volgende pagina's toegelicht.



Voetgangersstructuur (stappen)

De bestaande voetgangersstructuur in het onderzoeksgebied is op de afbeelding hiernaast weergegeven. Iedereen moet in principe overal in het gebied te voet kunnen komen, waarbij de toegankelijkheid van de looproutes van belang is. Bij het ontwerp van het ontmoetingsplein dient hier rekening mee gehouden te worden, met name op de aanlooproutes richting het ontmoetingsplein vanaf de parkeerterreinen en het stationsgebied.



Fietsstructuur (trappen)

De bestaande fietsstructuur in het onderzoeksgebied is op de afbeelding hiernaast weergegeven. In de fietsstructuur wordt onderscheid gemaakt in de hoofdfietsstructuur en de recreatieve fietsstructuur. De overige structuur valt onder overig.

Langs de noord- en oostzijde van het ontmoetingsplein loopt de hoofdfietsstructuur langs. Daarnaast loopt er richting het noorden vanaf het ontmoetingsplein een recreatieve fietsroute richting het stationsgebied.



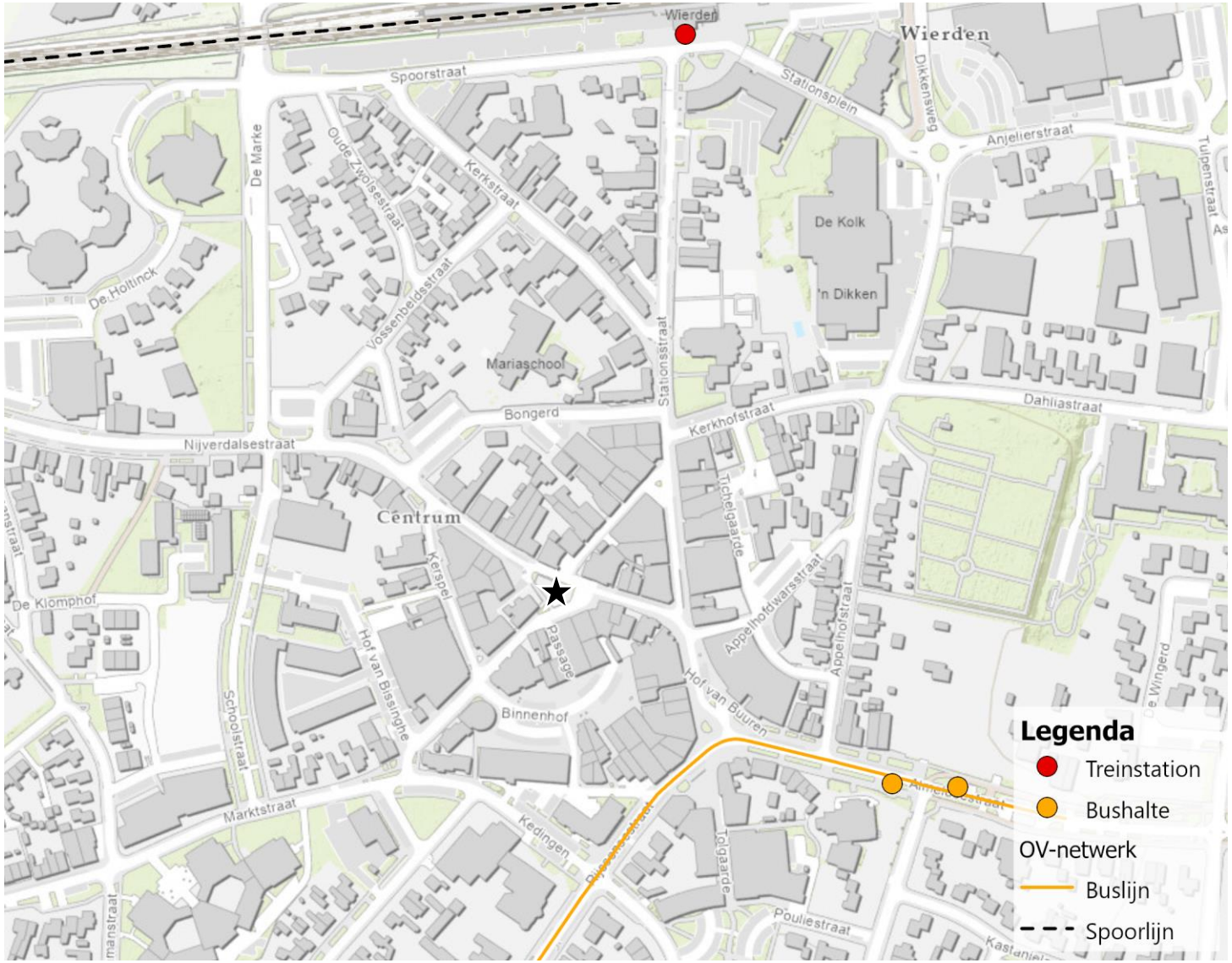
OV-structuur & openbare mobiliteit

De bestaande OV-structuur in het onderzoeksgebied is op de afbeelding hiernaast weergegeven.

Aan de noordzijde van het onderzoeksgebied is het spoor met het treinstation gevestigd.

Langs de zuidzijde van het onderzoeksgebied rijdt één buslijndienst (buslijn 95 Almelo – Borculo v.v. van RRReis) over de Rijssensestraat en Almelosestraat.

De dichtstbijzijnde bushaltes bij het onderzoeksgebied zijn gesitueerd aan de zuidoostzijde langs de Burgemeester J.C. van den Bergplein (N.H. Kerk). Vanaf het station is het ongeveer 350 meter lopen naar het ontmoetingsplein en van/naar de bushalte ongeveer 300 meter.



Mobiliteitsdiensten

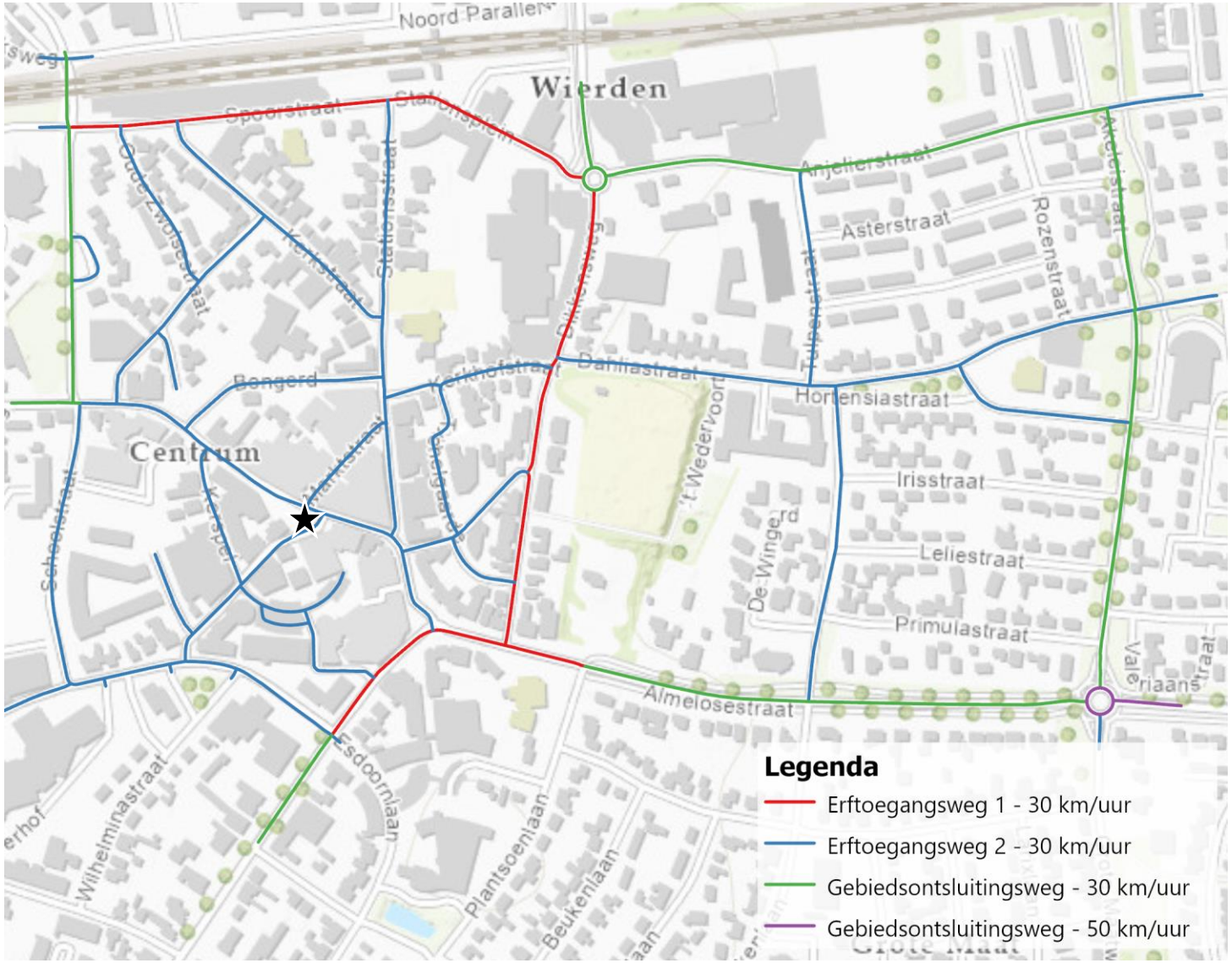
In Wierden zijn momenteel geen overige mobiliteitsdiensten te vinden, zoals een mobiliteitshub met bijvoorbeeld deelmobiliteit (fietsen, scooters, auto's) met eventueel aanvullende servicevoorzieningen zoals horeca of pakketdiensten. Op het treinstation in Wierden komen wel verschillende voorzieningen samen, zoals een P+R en de trein. De toekomstige wens is om hier OV-deelfietsen en deelauto's te plaatsen, wat ook een positieve bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van het ontmoetingsplein.



Wegenstructuur (personenauto)

De bestaande wegenstructuur in het onderzoeksgebied is op basis van het Mobiliteitsplan op de afbeelding hiernaast weergegeven. De inprikkers vanuit noord (Hexelseweg en Van Kegten Tunnel), oost (Anjelierstraat en Almelosestraat, zuid (Rijssensestraat) en west (Nijverdalsestraat) zijn gecategoriseerd als Gebiedsontsluitingsweg (30 km/uur), waarbij de Hexelseweg en Nijverdalseweg aan elkaar verbonden zijn met dezelfde wegcategorie. De tweerichtingswegen ten noorden, oosten en zuiden van het centrumgebied zijn gecategoriseerd als Erftoegangswegen type 1 (30 km/uur). De wegen binnen de 'rondwegen' om het centrum zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg type 2 (30 km/uur), waaronder de wegen langs het ontmoetingsplein.

In het Mobiliteitsplan staat omschreven dat het belangrijk is dat het centrum vanuit verschillende richtingen bereikbaar is. De wegen binnen het centrum zijn niet bedoeld als doorgaande verbindingen.



Bevoorrading

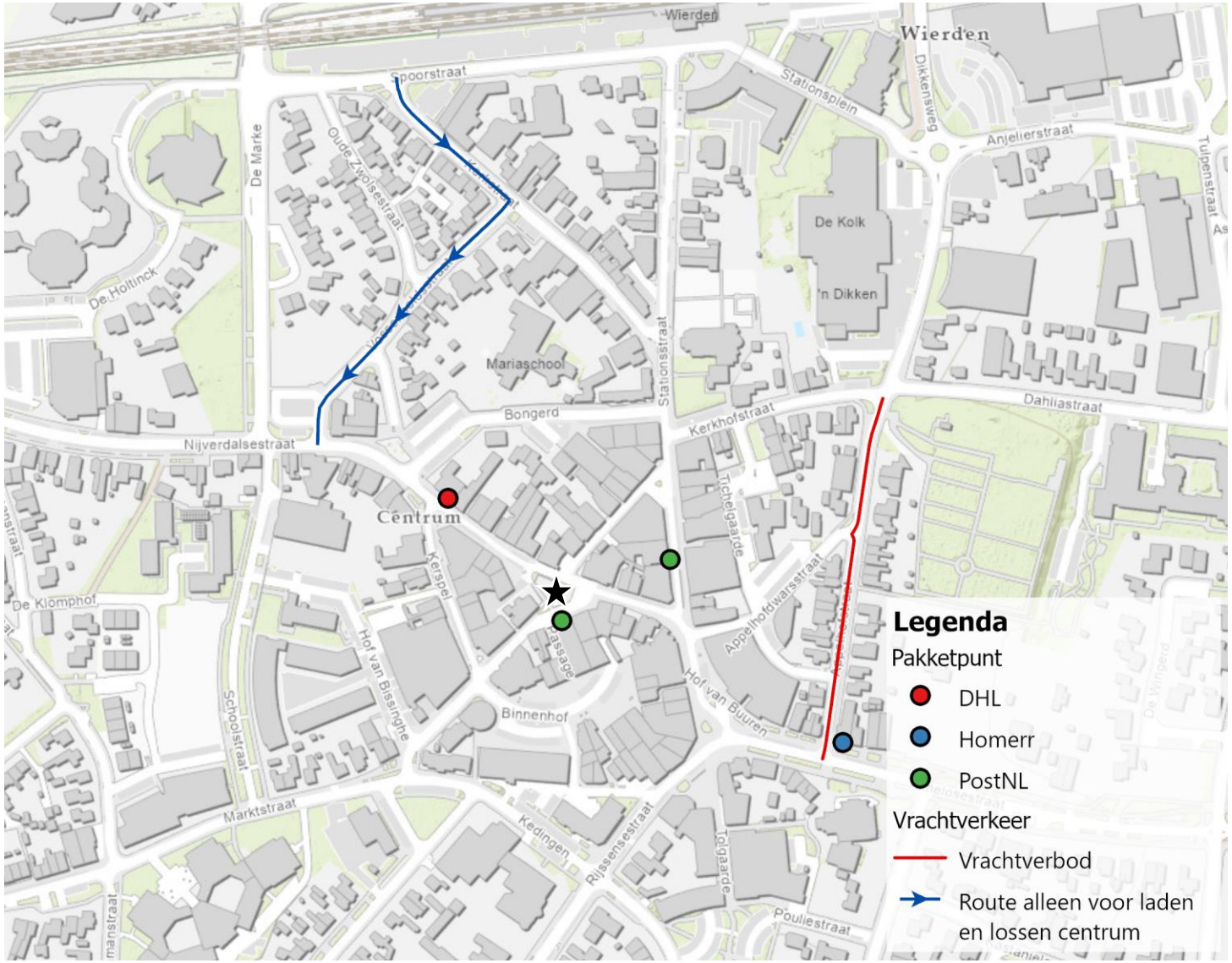
Naast de personenauto is bevoorrading ook een belangrijk onderdeel van de wegenstructuur binnen het onderzoeksgebied. Voor het bevoorradingsverkeer die vanuit de westzijde de Spoorstraat in rijdt, wordt een route aangeduid voor laad- en losverkeer in het centrum. Deze route loopt via de Kerkstraat richting de Vossenbeldstraat en komt uiteindelijk uit bij de Nijverdalsestraat. Naast deze routering geldt in de Appelhofstraat en een deel van de Appelhofdwarsstraat, ten oosten van het onderzoeksgebied, een inrijdverbod voor vrachtverkeer.

Een onderdeel van de bevoorrading zijn ook de pakketdiensten. Totaal zijn er vier pakketpunten in het onderzoeksgebied, waarvan twee nabij het ontmoetingsplein gevestigd zijn.

De knelpunten met betrekking tot de bevoorrading in het onderzoeksgebied zijn:

- Geen aparte laad- en losvoorzieningen voor het bevoorradingsverkeer;
- Langzaam- en gemotoriseerd verkeer worden gehinderd tijdens het laden en lossen.

De wens is om te werken naar enkele, wat meer centraal gelegen laad- en losvoorzieningen. Eén en ander in samenhang met de (ruimtelijke) ontwikkelingen in het centrum.

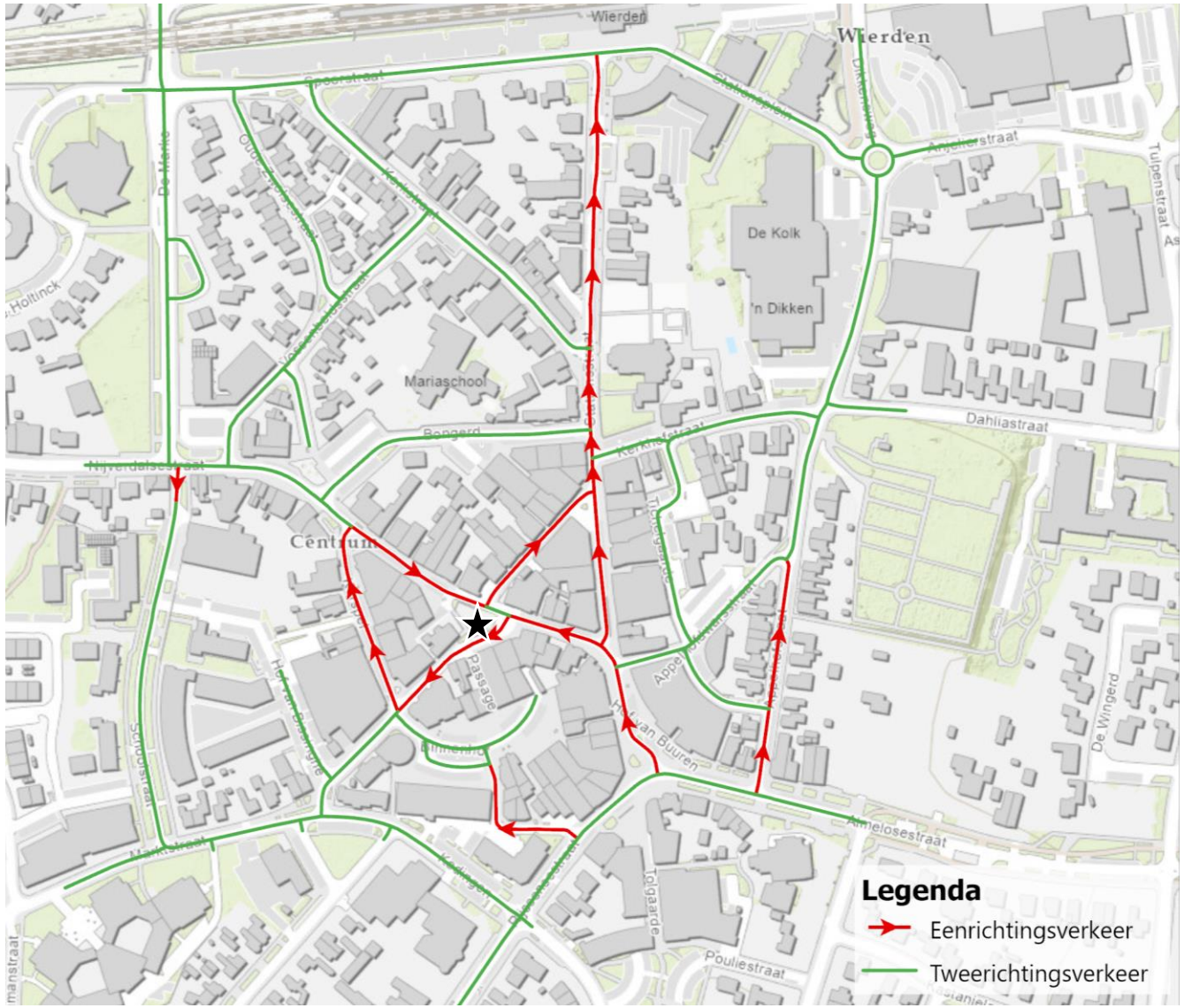


2.3 Verkeerscirculatie

De verkeerscirculatie in het onderzoeksgebied is op de afbeelding hiernaast weergegeven. Voor fietsers en voetgangers geldt een uitzondering en mogen ze alle wegen in twee richtingen betreden.

In het kaartbeeld is te zien dat de Stationsstraat van zuid naar noord volledig eenrichtingsverkeer is en Appelhofstraat voor een gedeelte. De Schoolstraat aan de westzijde van het onderzoeksgebied is vanaf noord naar zuid eenrichtingsverkeer.

Om het ontmoetingsplein heen is in de huidige situatie ook een routering van eenrichtingsverkeer, waarbij een klein stukje ten noorden van het ontmoetingsplein tweerichtingsverkeer is.



2.4 Huidige verkeersbelasting

Om de huidige verkeersbelasting en de routes in het onderzoeksgebied inzichtelijk te maken is gebruik gemaakt van verkeerstellingen die in 2024 uitgevoerd zijn en Floating Car Data (FCD).

Hierbij is een herkomst/bestemmingsanalyse uitgevoerd voor de routes door het centrumgebied en is middels een selected link analyse inzicht verkregen in de samenstelling van het verkeer rondom het ontmoetingsplein.

Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

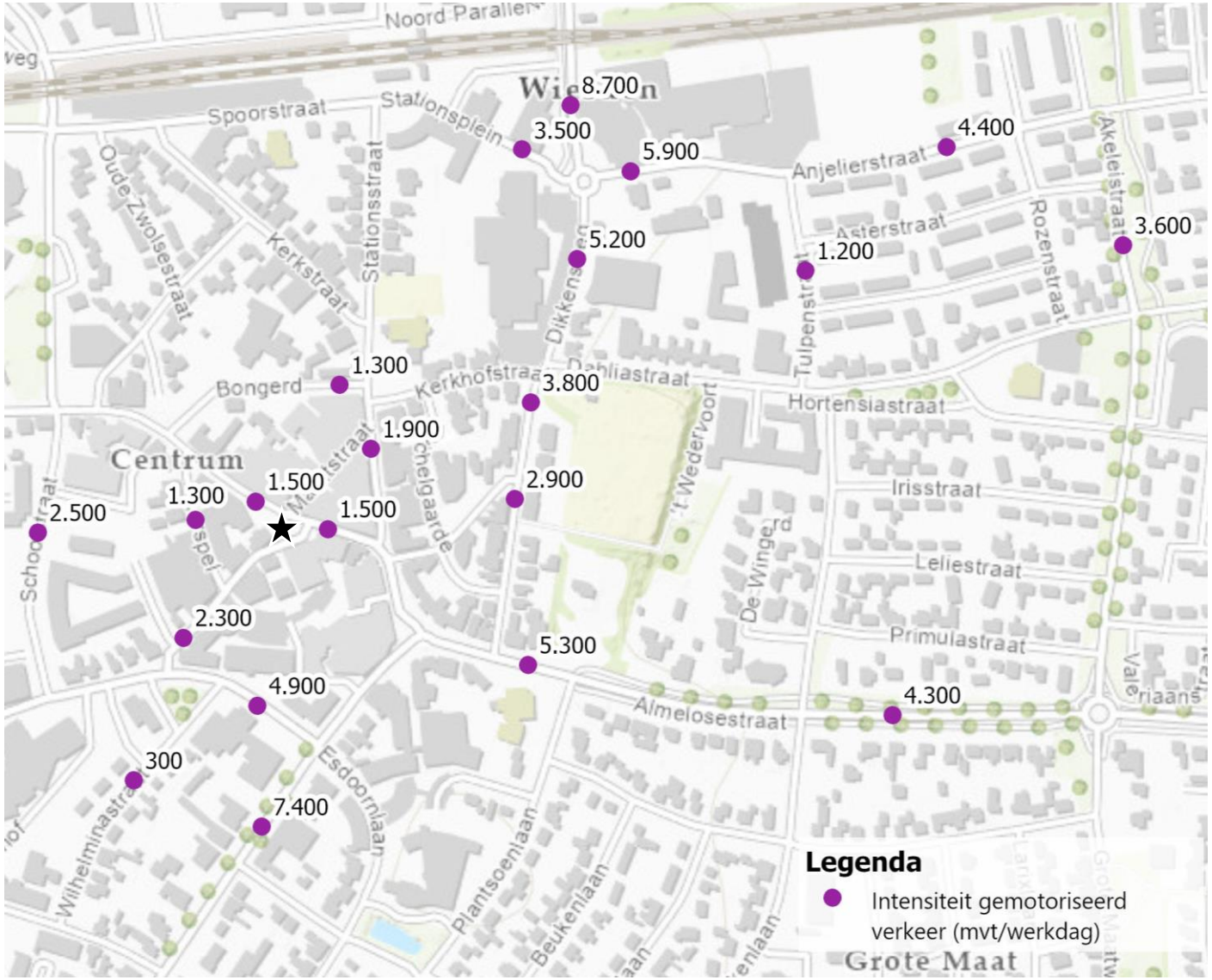
- Gemiddelde van alle week-, werk- en weekenddagen 2024;
- Gehele dag/ochtendspits/avondspits.



Verkeerstellingen
Intensiteiten werkdag

In 2024 hebben verkeerstellingen plaatsgevonden in en om het onderzoeksgebied heen. In de intensiteiten van de werkdag (mvt/etmaal) is te zien dat de intensiteiten op de inprikkers aan de noordoost- en zuidzijde vanaf de Van Kregten Tunnel en de Rijssensestraat het hoogst zijn. Daarna volgen de inprikkers Anjeliersstraat (noordoostzijde) en Almelosestraat (westzijde).

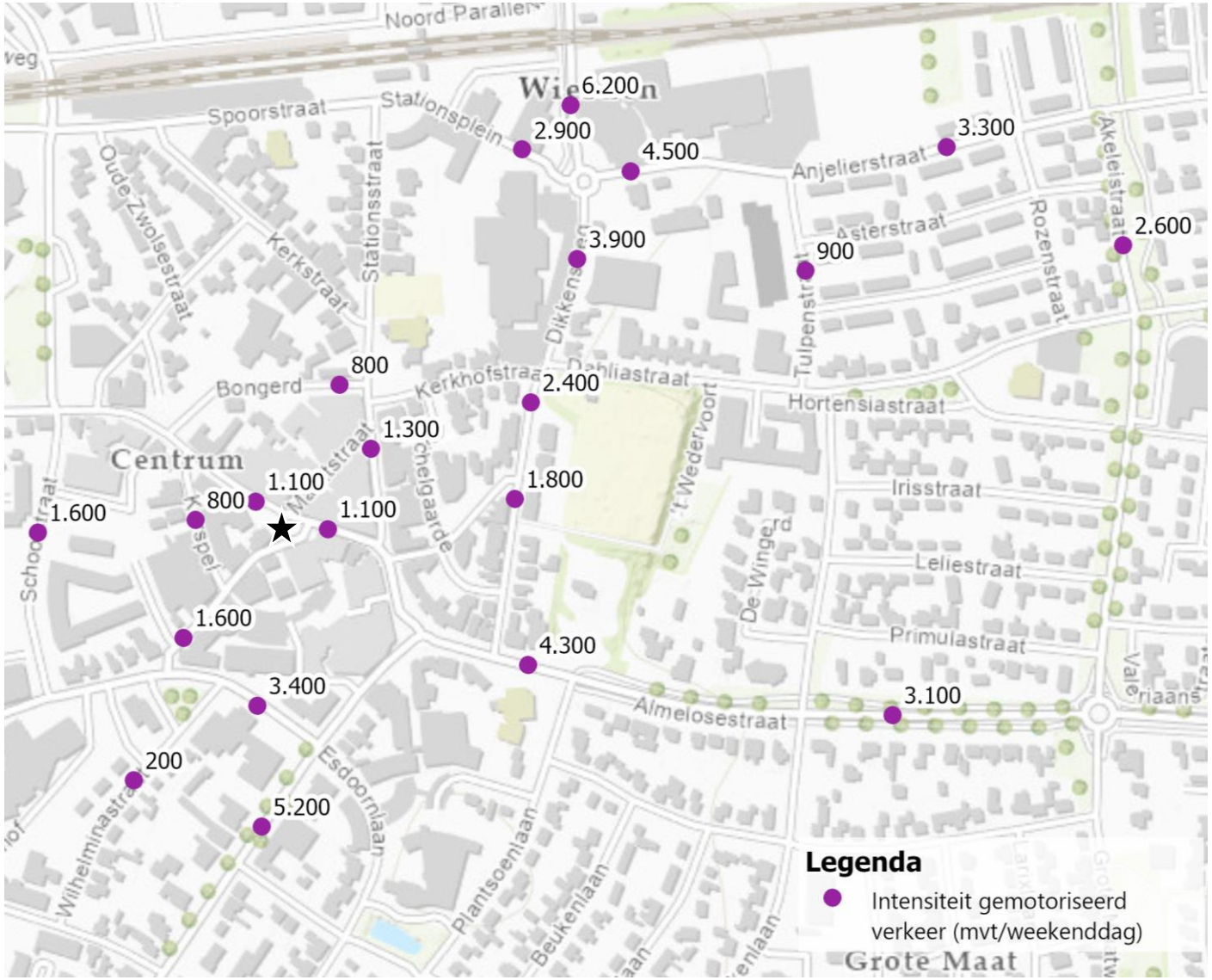
Langs het ontmoetingsplein lopen de Nijverdalsestraat en de Marktstraat. De intensiteiten op de Nijverdalsestraat zijn circa 1.500 mvt/etmaal (eenrichtingsverkeer) en op de Marktstraat 2.300 mvt/etmaal (tweerichtingsverkeer). Op de Kerspel aan de westzijde van het ontmoetingsplein is de intensiteit 1.300 mvt/etmaal (eenrichtingsverkeer).



Verkeerstellingen
Intensiteiten weekend

Naast de werkdagen is ook de intensiteit op de weekenddagen inzichtelijk gemaakt, aangezien het onderzoeksgebied zich in het centrum bevindt.

In vergelijking met de werkdagen liggen de intensiteiten nabij het ontmoetingsplein op de weekenddagen ongeveer 25% lager dan op de werkdagen (1.100 om 1.500 mvt/etmaal).



Herkomst & bestemming analyse

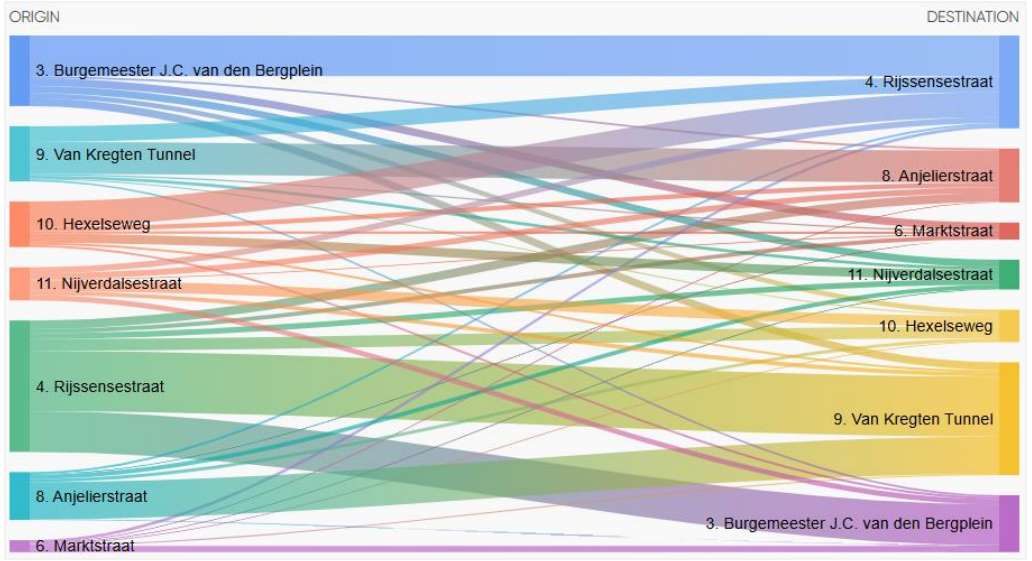
Met behulp van Floating Car Data is een H/B analyse uitgevoerd. De figuren hiernaast tonen de herkomst en bestemmingen voor de belangrijkste invalswegen rondom het studiegebied. De figuren voor de werkdag en weekenddag komen redelijk met elkaar overeen.

Uit de figuren is te herleiden dat er door het centrumgebied van Wierden belangrijke relaties zijn tussen de Rijssensestraat en de Van Kregten tunnel & Hexelseweg v.v.

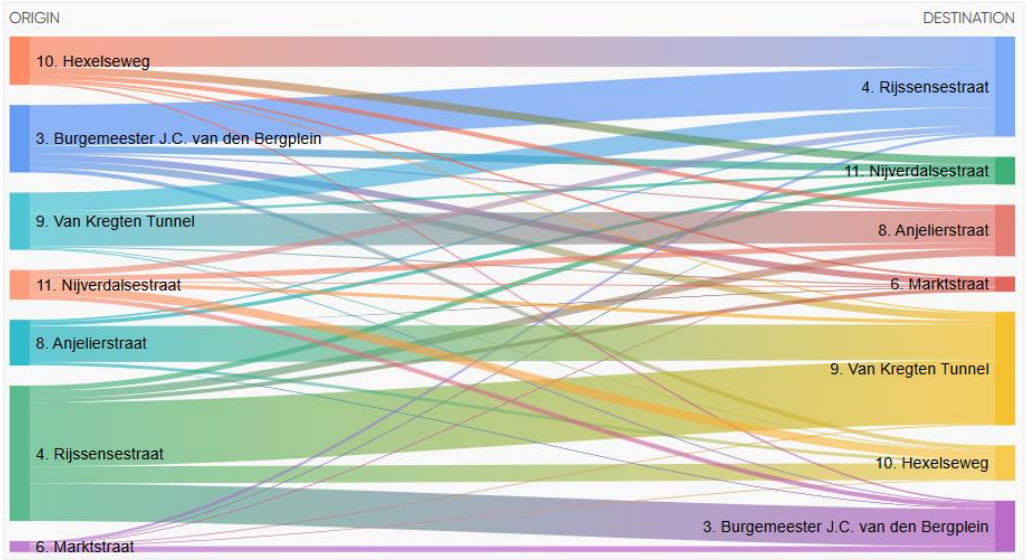
Verkeer van/naar de Nijverdalsestraat verdeelt zich over de verschillende invalswegen.

Verkeer van/naar het Burg. J.C. v.d. Bergplein heeft een belangrijke relatie met de Rijssensestraat en mindere mate de Markstraat en Nijverdalsestraat.

Verkeer van/naar de Van Kregtentunnel rijdt vooral van/naar de Anjeliersstraat



Gemiddelde werkdag 2024



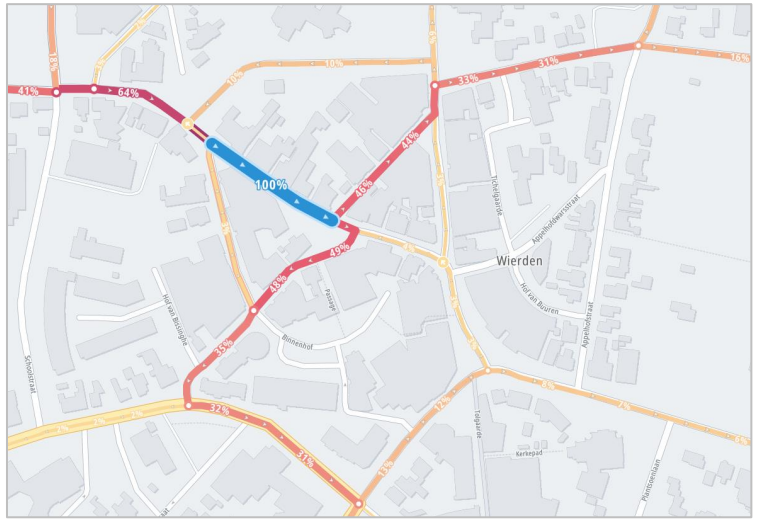
Gemiddelde weekenddag 2024

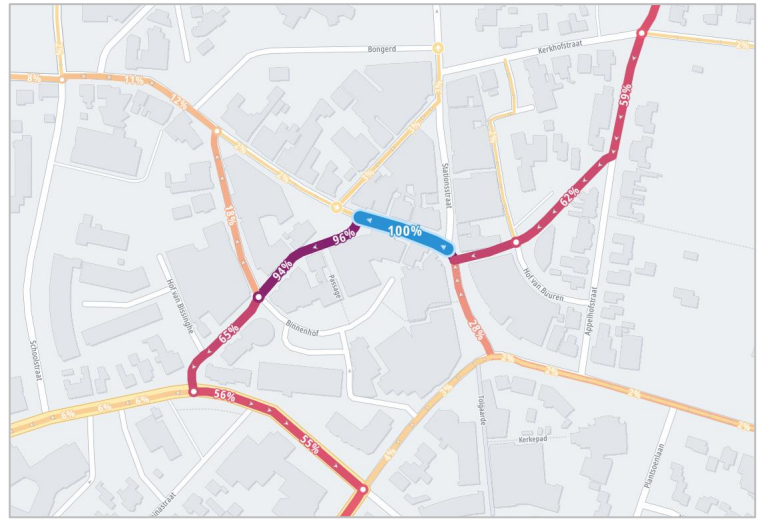
Analyse verkeerstromen
ontmoetingsplein

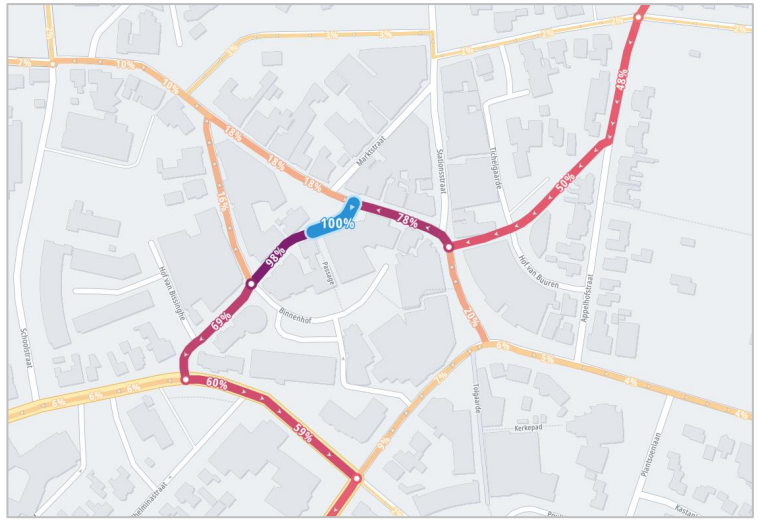
Om inzicht te krijgen in de samenstelling van de verkeerstromen langs het ontmoetingsplein zijn voor de drie omliggende wegen een selected link analyses uitgevoerd. In de bijlage zijn de uitgebreide resultaten opgenomen.

Uit deze analyse volgen onderstaande conclusies:

- Nijverdalsestraat (noord) 1.500 mvt/werkdag:
    - Verkeer kent twee hoofdrelaties:
        - Nijverdalsestraat – Markstraat (noord) (50%)
        - Nijverdalsestraat – Markstraat (zuid) (50%)
- Nijverdalsestraat (zuid) 1.500 mvt/werkdag:
    - Verkeer kent twee hoofdrelaties:
        - Apelhofdwarsstraat - Kedingen - Rijssensestraat (60%)
        - Burg. J.C. vd Bergplein- Markstraat – Kerspel (20%)
- Markstraat (zuid) +/- 2.200 mvt/werkdag:
    - Verkeer kent drie hoofdrelaties:
        - Nijverdalsestraat – Markstraat (zuid) – Kedingen (20%)
        - Apelhofdwarsstraat - Kedingen - Rijssensestraat (40%)
        - Burg. J.C. vd Bergplein- Markstraat – Kerspel (15%)







2.5 Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid bestaat uit objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. Voor de objectieve verkeersveiligheid is gebruik gemaakt van ViaSTAT om het aantal ongevallen inzichtelijk te maken.

Ten behoeve van het Mobiliteitsplan heeft de omgeving middels een enquête de kans gekregen om onveilige locaties (2021) door te geven, wat de subjectieve verkeersveiligheid in beeld heeft gebracht.

In de huidige situatie is het onveiligheidsgevoel groot. Er is sprake van ‘wildparkeren’, te weinig ruimte voor gemotoriseerd verkeer en fietsers.



Objectieve verkeersveiligheid

Met behulp van ViaSTAT is een ongevalsanalyse uitgevoerd voor de afgelopen vijf jaar (2020-2024). Totaal hebben in het onderzoeksgebied 39 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden (36x UMS &3x letsel).

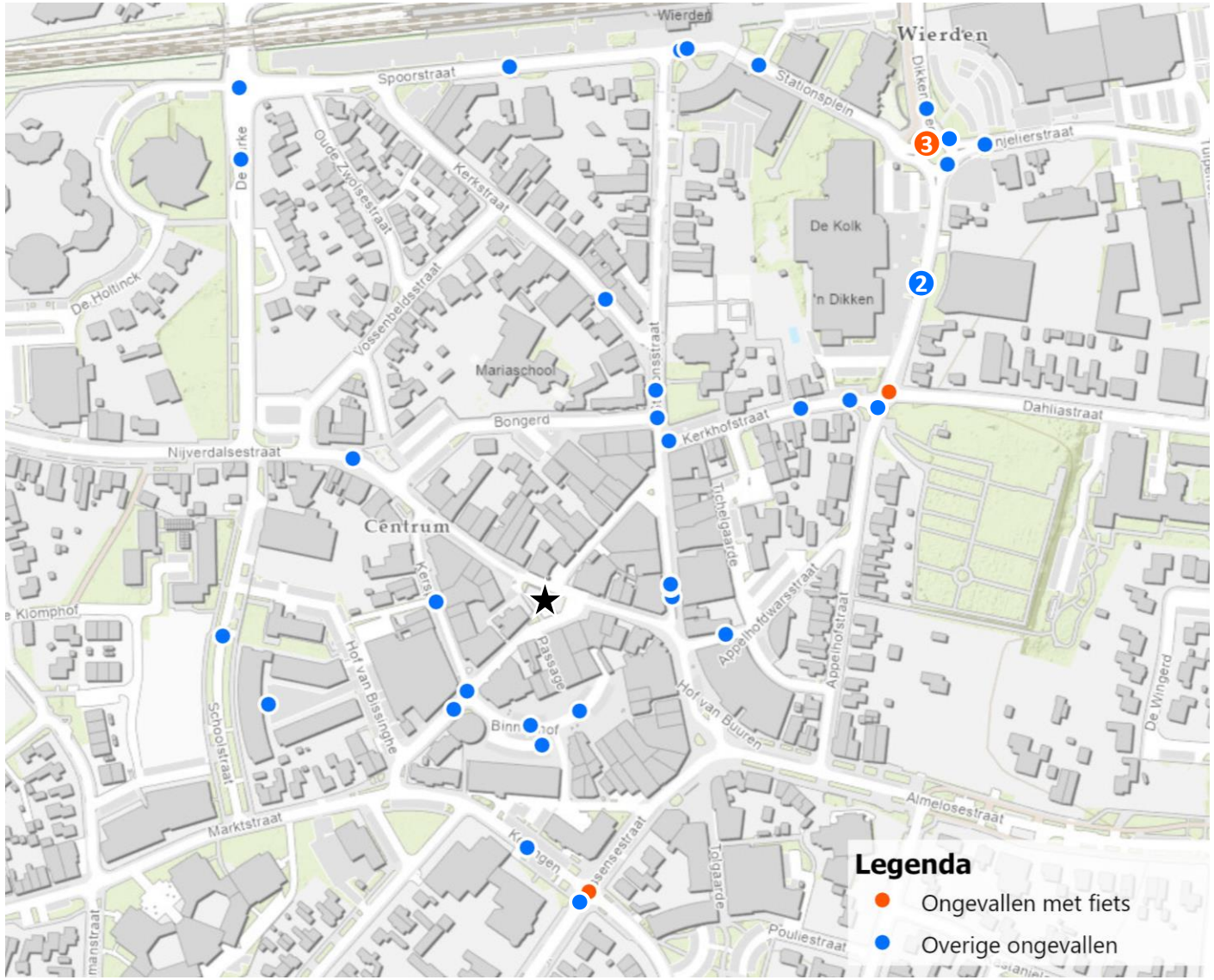
De 3 letselongevallen hebben plaatsgevonden in de Van Kregtentunnel (1x) en naastgelegen zuidelijke rotonde (2x).

Bij 5 ongevallen is een fiets betrokken geweest:
- 3x rotonde Van Kregtentunnel – Anjelierstraat (2x met letsel)
- 1x kruispunt Dikkensweg – Daliastraat
- 1x kruispunt Rijssensestraat

Bij de overige ongevallen zijn vooral personenauto's betrokken geweest (55 van de 71 betrokken partijen). Er zijn geen ongevallen met voetgangers geregistreerd.

Kijkend naar de 'aard' zijn flankongevallen (16x) dominant, gevolg door onbekend (12x) en geparkeerd voertuig (4x).

Opvallend is dat de ongevallen vooral in de middagspits (8x), middag (11x) en avondspits (8x) hebben plaatsgevonden (70% van totaal).

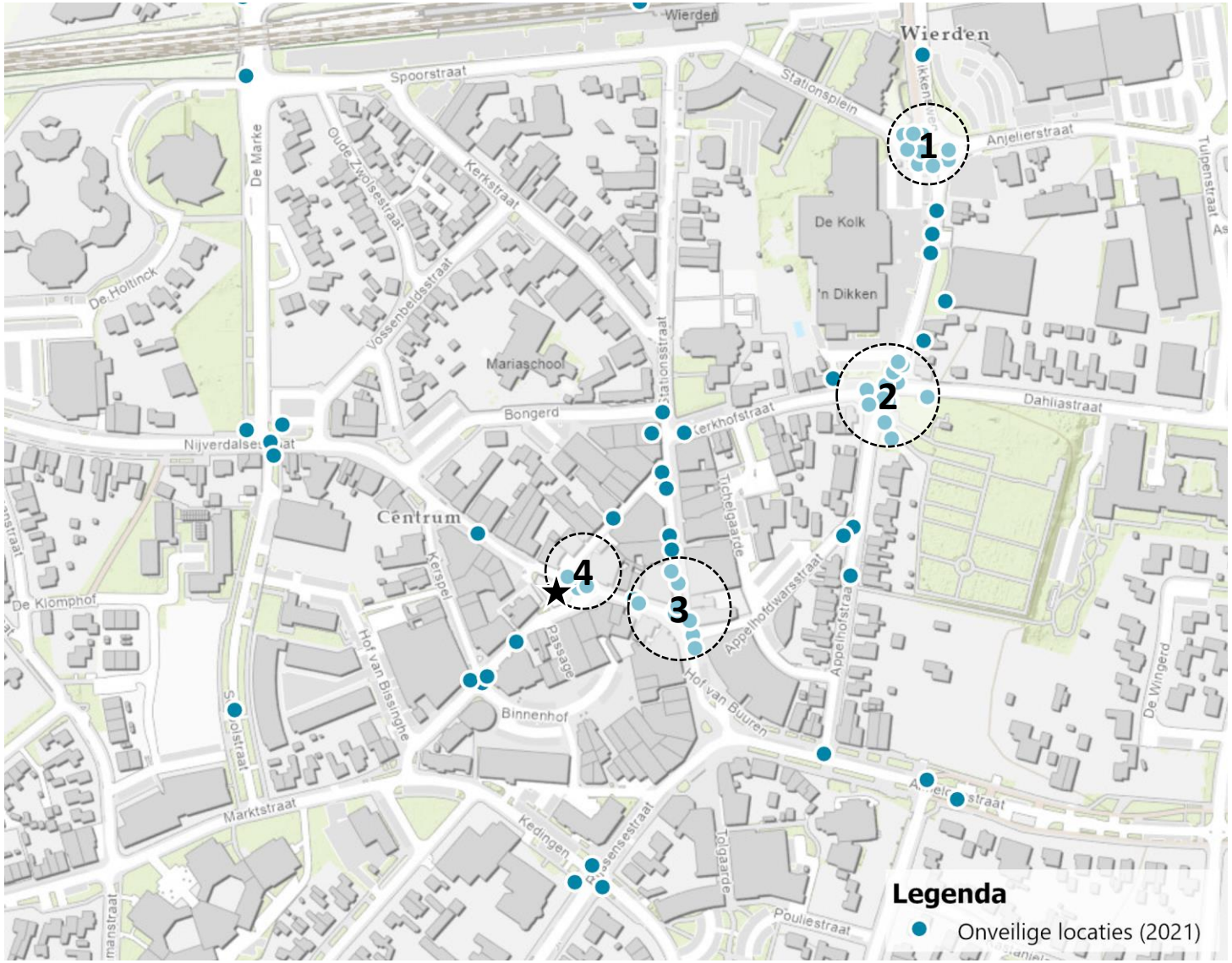


Onveilige locaties (2021)

Een aantal locaties in en om het primair onderzoeksgebied worden door gebruikers als gevaarlijk ervaren, ook wel de objectieve verkeersveiligheid. In de afbeelding hiernaast is een uitsnede van de reacties in en om het onderzoeksgebied weergegeven. De locaties zijn geclusterd op het aantal reacties, waarbij de reacties die nabij het beoogde ontmoetingsplein gegeven zijn ook meegenomen zijn (locatie 4).

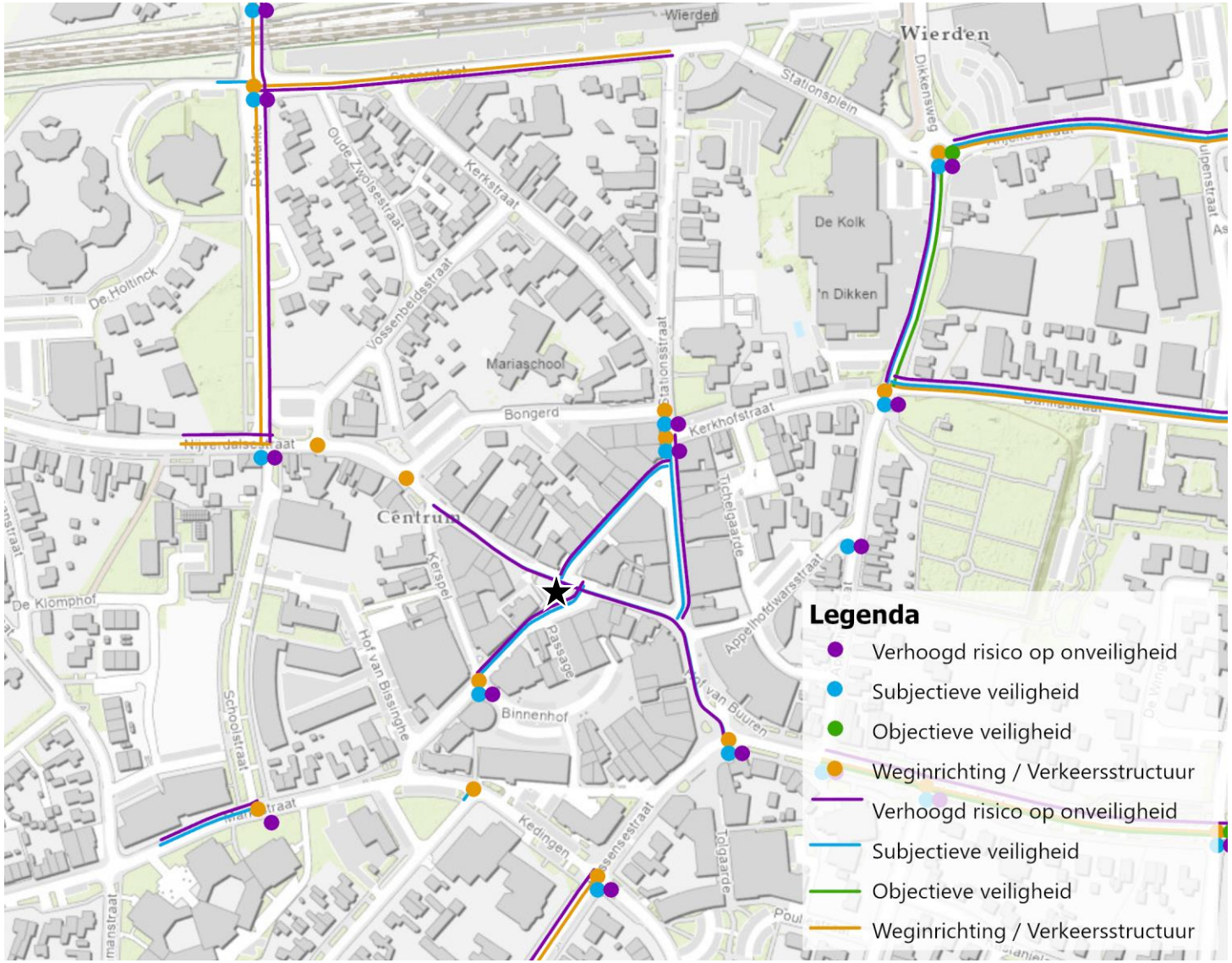
- Locatie 1: onduidelijk en gevaarlijk voor fietsers, onoverzichtelijk en druk.
- Locatie 2: onduidelijke voorrangsregeling, hard rijden, onoverzichtelijk en gevaarlijk.
- Locatie 3: te smal voor al het verkeer en zicht.
- Locatie 4: onoverzichtelijk, te smal voor al het verkeer, zicht en geen onderscheid.

De reacties die bij de overige locaties gegeven zijn, zijn vergelijkbaar met bovenstaande reacties. Over het algemeen is het onveiligheidsgevoel in de huidige situatie groot. Kruispunten worden als gevaarlijk en onoverzichtelijk gezien en de wegen binnen het gebied te smal voor al het verkeer.



Knelpunten

Op de vorige pagina zijn de onveilige situaties inzichtelijk gemaakt. In de afbeelding hiernaast is de samenvattende verzameling van de knelpunten weergegeven, zoals ook opgenomen in het Mobiliteitsplan.



2.6 Parkeren auto

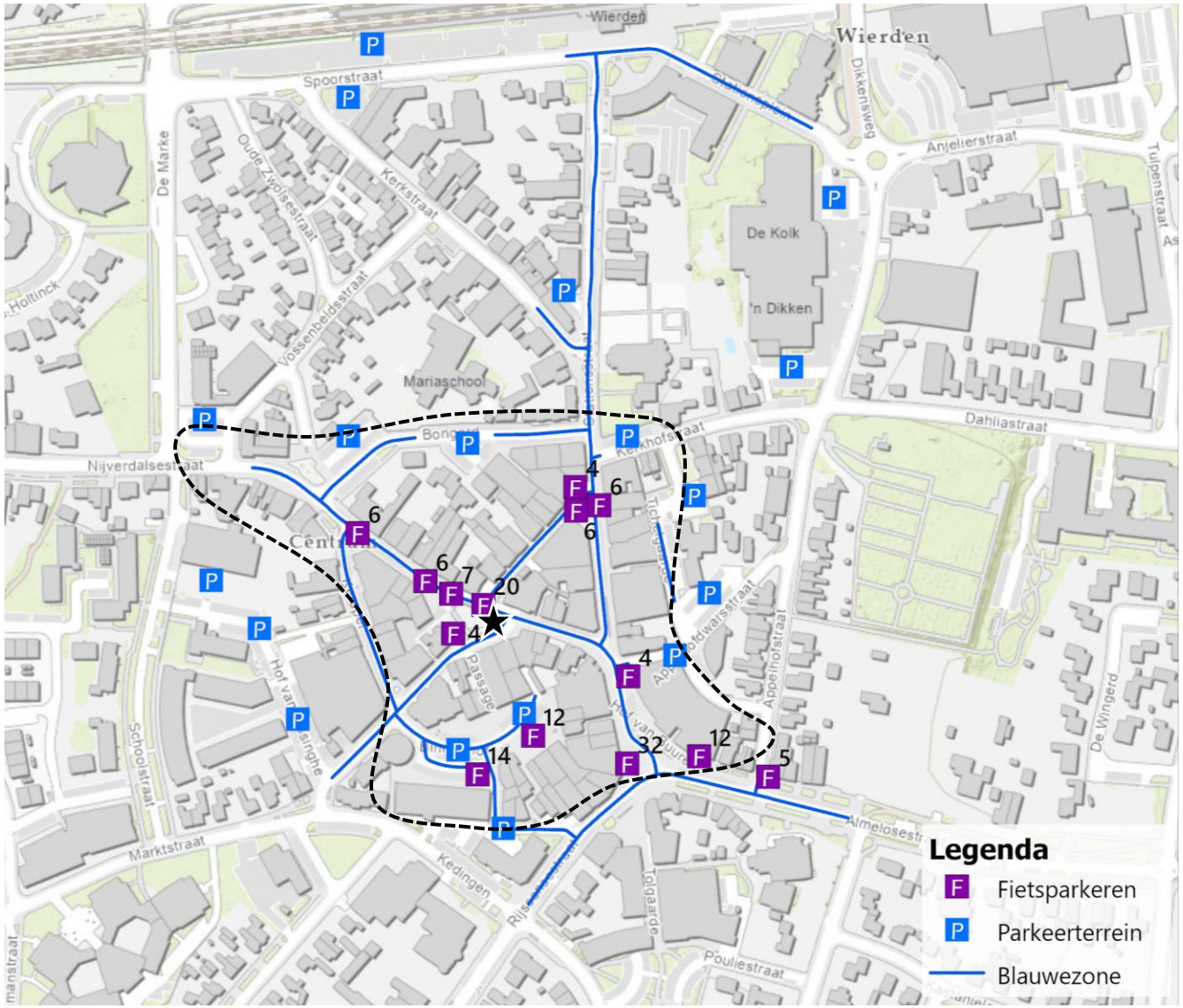
In 2024 heeft Bono Traffics B.V. een parkeerduuronderzoek uitgevoerd om de huidige parkeersituatie in het centrumgebied van Wierden in beeld te brengen. Op de volgende momenten is het onderzoek uitgevoerd:

- Zaterdag 24 augustus 2024;
- Donderdag 12 september 2024;
- Zaterdag 14 september 2024.

Op de volgende pagina's zijn de belangrijkste uitkomsten ten behoeve van dit onderzoek meegenomen.

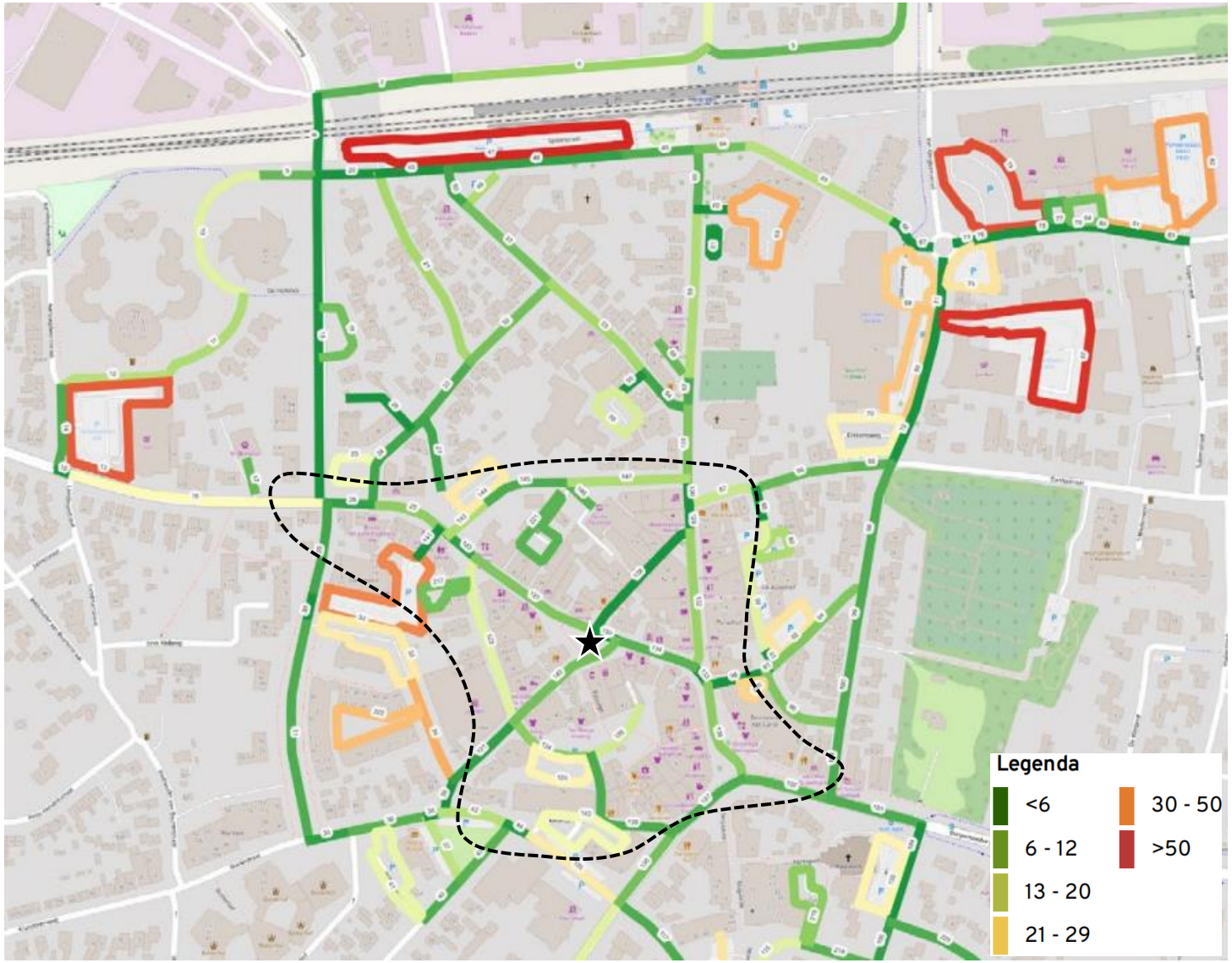
Op het kaartbeeld hiernaast zijn de parkeerterreinen voor het gemotoriseerd verkeer inzichtelijk gemaakt. De zwarte stippellijn geeft het winkelgebied aan. De parkeerterreinen liggen voornamelijk aan de noord- en oostzijde langs de rand van het winkelgebied. Aan de zuidzijde, het parkeerterrein op het Binnenhof, ligt meer in het winkelgebied aan de voorzijde van de winkels die hier gevestigd zijn. Daarnaast geldt binnen het winkelgebied, waaronder langs het ontmoetingsplein, en een aantal overige wegen binnen het onderzoeksgebied een blauwe zone van 1,5 uur.

In het onderzoek die door Bono Traffics B.V. is uitgevoerd, zijn alleen de parkeerplaatsen voor personenauto's meegenomen. Door middel van een locatieschouw zijn in dit onderzoek de huidige openbare stallingslocaties voor fietsers inclusief de capaciteit inzichtelijk gemaakt. De aantallen hiervan zijn in de afbeelding hiernaast weergegeven. De huidige stallingslocaties zijn voornamelijk in het winkelgebied gevestigd, waarvan een gedeelte rondom het ontmoetingsplein. Hier zijn ongeveer 40 fietsparkeerplekken te vinden.



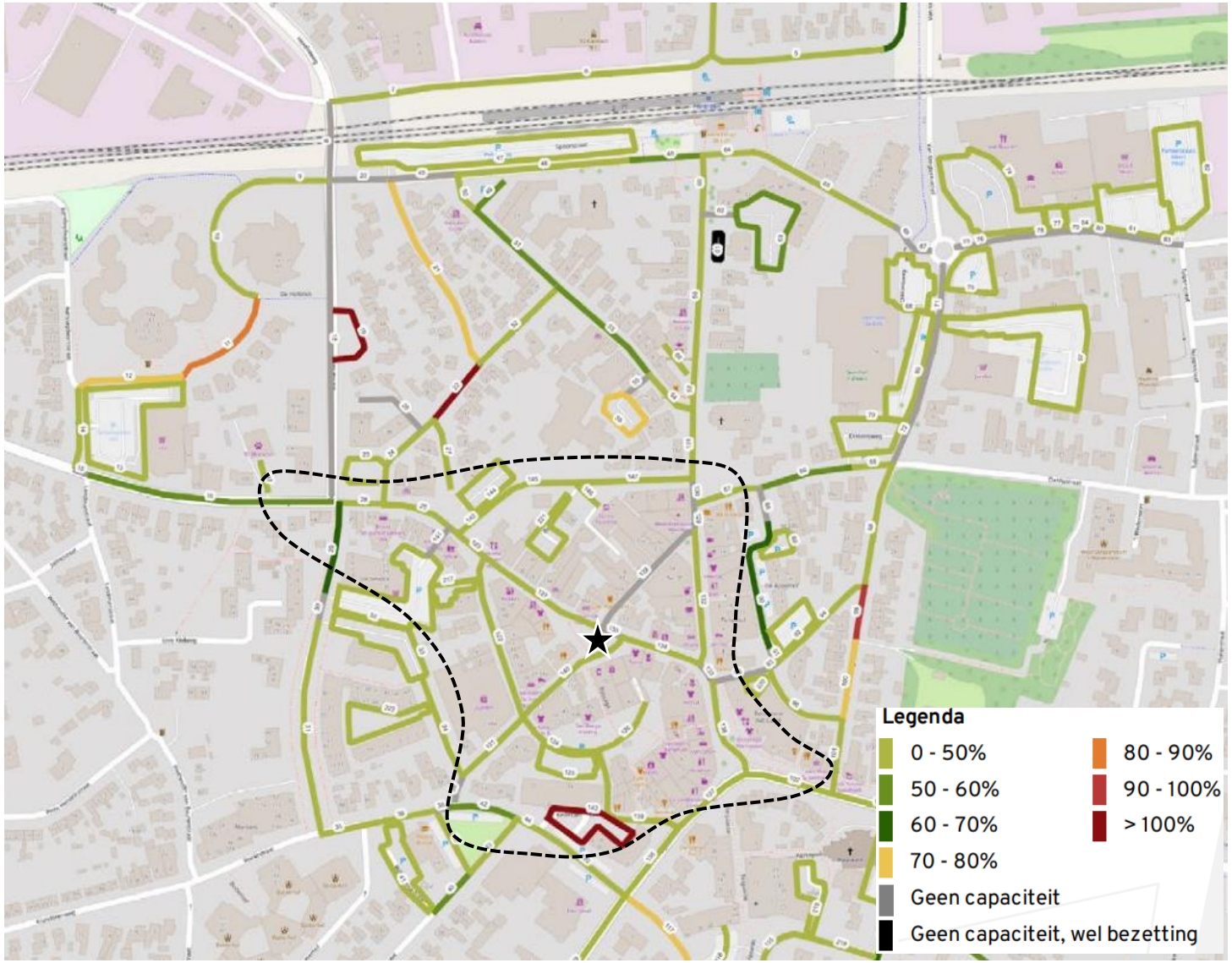
Parkeercapaciteit

In de afbeelding hiernaast is de parkeercapaciteit van het onderzoeksgebied weergegeven, waarbij het winkelgebied zich binnen de zwarte stippellijn bevindt. De capaciteit op de meeste wegen binnen het winkelgebied ligt tussen de 0 en 12 parkeerplekken. Op de parkeerterreinen is vaak meer capaciteit aanwezig, namelijk tussen de 13 en 30 parkeerplekken., waarbij aan de westzijde op het parkeerterrein van de ALDI een capaciteit van 30-50 beschikbaar is.



Bezettingsgraad

Het maatgevende meetmoment is donderdag 12 september om 11.00u, waarbij de hoogste bezettingsgraad (in %) is waargenomen. De bezettingsgraad is tijdens dit meetmoment 52%. Op werkdagen ligt de parkeerdruk hoger dan op zaterdagen.



Donderdag 12 september 2024, 11.00u

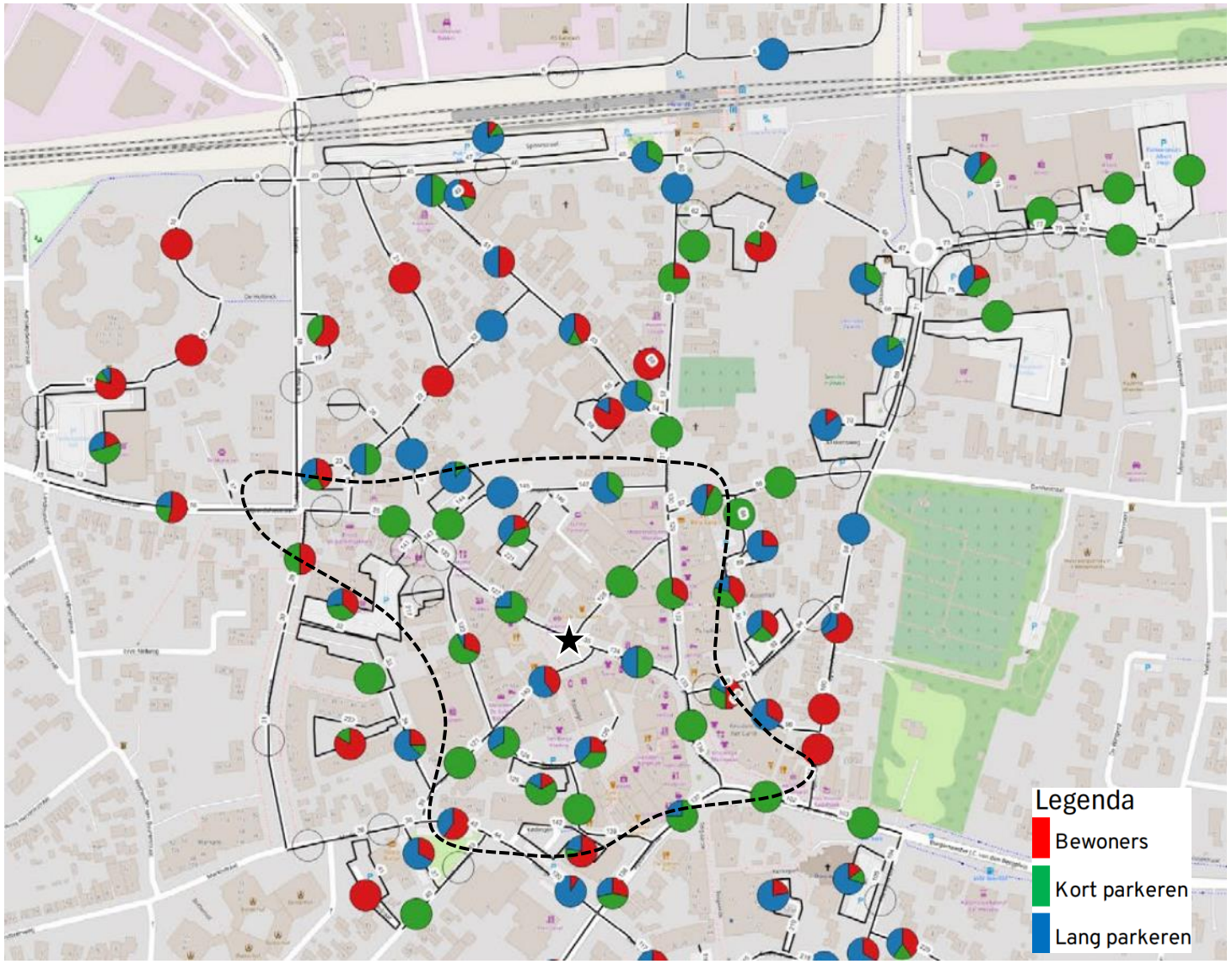
Parkeermotief

Tijdens alle meetmomenten zijn de kentekens geregistreerd. Hieruit zijn verschillende parkeermotieven vanuit de parkeerbezetting bepaald, namelijk:

- Bewoner: voertuigen die om 6.00 uur en alle andere tijden zijn geregistreerd.
- Kort parkeren: voertuigen die eenmaal zijn geregistreerd, en niet om 6.00 uur
- Lang parkeren: voertuigen die minimaal tweemaal achter elkaar zijn geregistreerd, en niet om 6.00 uur.

Het maatgevende moment is zaterdag 14 september 11.00u. Op de afbeelding hiernaast is te zien dat in het winkelgebied (zwarte stippellijn) vooral sprake is van kortparkeerders en buiten het centrumgebied vooral bewoners en langparkeerders.

Tijdens de werkdag zijn er daarentegen meer langparkeerders geregistreerd, terwijl het aantal bewoners dat parkeert lager is. Het piekmoment van het langsparkeren ligt op donderdag 12 september om 14.00u. Op dit meetmoment is er sprake van 48% langparkeerders.



Zaterdag 14 september 2024, 11.00u

2.7 (Ruimtelijke) ontwikkelingen

Relevante ruimtelijke ontwikkelingen voor het ontmoetingsplein zijn:

1. Ontmoetingsplein

2. Marktstraat 26, Wierden (nieuwbouw)
De realisatie van appartementen en enkele senioren/levensloopbestendige woningen op de locatie van het huidige pand van “2Switch” (kringloopwinkel). In totaal 26 appartementen en 3 grondgebonden woningen.

3. Binnenhof 13, Wierden (herinrichting)
Een grote wens om het plein ‘Het Binnenhof’ te vergroenen. Het plein functioneert als parkeerplaats en evenementenlocatie, waaronder de weekmarkt. In de toekomst zal er mogelijk een herinrichting plaatsvinden, maar formeel is dit (nog) geen ‘project’.

4. Wilhelminastraat 17, Wierden (nieuwbouw)
Er vindt herontwikkeling plaats in het projectgebied “De Esrand” (bij de Passie), waarbij een nieuwe sporthal gebouwd wordt. Ook is er sprake van mogelijke woningbouw. Het huidige gymlokaal Wierden aan de Wilhelminastraat zal komen te vervallen bij de bouw van een nieuwe sporthal. Deze locatie zal herontwikkeld worden.

5. Wilhelminastraat 28, Wierden (nieuwbouw)
Mogelijk een herontwikkeling in het voormalige pand “Het Anker”, waarbij in totaal 16 appartementen, 8 grondgebonden woningen en een ‘hofje’ met levensloopbestendige woningen gerealiseerd worden.





3. Verkeerskundige analyse

3.1 Resumé inventarisatie

Vanuit de inventarisatie volgen resumerend onderstaande bevindingen:

- Het centrumgebied kent vooral winkel- en woonfuncties;
- In het centrumgebied is een fijnmazige verkeerstructuur beschikbaar voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer. De verkeerscirculatie (met relatief veel éénrichtingsverkeer) beperkt de ontsluitingsmogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer. In het centrumgebied zijn geen openbaar vervoer en mobiliteitsdiensten aanwezig. Ook ontbreken voorzieningen voor laden & lossen van bevoorradingsverkeer;
- De wegcategorie als ‘erftoegangsweg-2 30 km/uur is passend bij de functie en het gebruik, maar conflicteert op een aantal locaties met de vormgeving. Er is onvoldoende ruimte voor de combinatie van verschillende verkeersdeelnemers. Dit brengt vooral subjectieve onveiligheid met zich mee in de omgeving van het ontmoetingsplein en de Stationsstraat (en omliggende kruispunten);
- Mede vanwege de verkeerscirculatie en het gebrek aan alternatieven is er relatief veel doorgaand verkeer in het centrumgebied aanwezig. Het gaat hierbij om noord-zuid relaties (Rijssensestraat – Hexelseweg & van Kregtentunnel v.v.) en oost-west relaties (Burg. J.C. vd Bergplein & Appelhofdwarsstraat – Nijverdalsestraat);
- De parkeervoorzieningen voor auto’s zijn rondom het centrumgebied gesitueerd, waarbij de parkeercapaciteit verspreidt over het gebied aanwezig is. Dit brengt zoekverkeer met zich mee. De fietsparkeervoorzieningen liggen juist centraal in het centrumgebied. De parkeerdruk in het centrum is acceptabel en bestaat (mede vanwege de blauwe zone) vooral uit kortparkeerders;
- De ruimtelijke ontwikkelingen in het centrumgebied concentreren zich aan de zuidzijde van het centrum.

3.2 Knelpunten & kansen

Vanuit de inventarisatie volgen onderstaande belangrijkste knelpunten & kansen voor het ontmoetingsplein.

Knelpunten

- Doorgaand verkeer Noord -> Zuid door centrumgebied:
  - Verkeer zonder herkomst en/of bestemming in het centrumgebied rijdt door het centrum van Noord naar Zuid. De hoofdroute loopt vanaf de Appelhofdwarsstraat via de Nijverdalsestraat, Markstraat en Kedingen naar de Rijssensestraat;
- Doorgaand verkeer Oost -> West door centrumgebied:
  - Verkeer zonder herkomst en/of bestemming in het centrumgebied rijdt door het centrum van Oost naar West. De hoofdroute loopt vanaf het Burg. J.C. van den Bergplein via de Nijverdalsestraat, Markstraat, Kerspel naar Nijverdalsestraat aan de westzijde van het centrumgebied;
- Parkeren auto versnipperd:
  - De parkeervoorzieningen voor de auto liggen voor een groot deel versnipperd en met een beperkte capaciteit rondom het centrum. Dit brengt onnodig zoekverkeer met zich mee. Vanwege de verkeerscirculatie in het centrumgebied brengt die ongewenste verkeersbewegingen door het centrum met zich mee.

Kansen

- Doorgaand verkeer via ontmoetingsplein reduceren:
  - Voor doorgaand verkeer is een route door het centrumgebied niet de gewenste route. Dit verkeer rijdt in de optimale situatie langs het centrumgebied. Dit heeft een positief effect op de verkeersbelasting rondom het centrumgebied.
- Verbeteren verblijfskwaliteit ontmoetingsplein:
  - Om de functie van het ontmoetingsplein te versterken ligt er met een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte een kans om de verblijfskwaliteit op het ontmoetingsplein te verbeteren.
- Parkeren reduceren & centeren:
  - Uit het parkeeronderzoek blijkt dat er in en om het centrumgebied ruimschoots voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. Dit betekent dat de parkeercapaciteit teruggebracht kan worden (reduceren). Daarnaast zorgt de spreiding van locaties voor onnodig zoekverkeer. Met toepassing van grotere parkeerlocaties is het voor parkeerders duidelijker waar men kan parkeren. Dit betekent dat de versnipperde kleine parkeerlocaties opgeheven kunnen worden (centeren).
- Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer ontmoetingsplein behouden:
  - Vanuit het verblijfs- en ondernemersklimaat ligt er een kans om de bereikbaarheid van de voorzieningen op/om het ontmoetingsplein te behouden. Parkeren kan in de nabijheid en de bevoorrading blijft gewaarborgd.
- Klimaat- en watersturend maken ontmoetingsplein e.o.
  - Met toepassing van bovenstaande kansen komt er op en om het ontmoetingsplein ruimte vrij. Deze ruimte kan als kans benut worden voor klimaat- en watersturende maatregelen.



4. Varianten

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk volgt een toelichting en uitwerking van varianten ter verbetering van de verkeerssituatie in het centrumgebied van Wierden, met een focus op het ontmoetingsplein.

De varianten hebben betrekking op de verkeerscirculatie. Parallel aan de verkeercirculatie vormt het autoparkeren in en om het centrumgebied ook een belangrijk aandachtspunt.

Op de volgende pagina volgt een visie op de locaties voor parkeren van de auto door middel van reduceren en concentreren. De visie betreft een streefbeeld.

De uitwerking van varianten sluit vanuit bereikbaarheid/ontsluiting aan bij deze visie op het autoparkeren. Vanuit het benodigde tijdpad voor de visie zijn in de doorrekening van de varianten (zie paragraaf 4.3) de huidige parkeerlocaties het uitgangspunt.



Visie parkeren auto

Uit de inventarisatie en verkeerskundige analyse is gebleken dat het parkeren in de huidige situatie is versnipperd. Het doel is om de parkeerplaatsen te reduceren en meer te concentreren ten behoeve van de verblijfskwaliteit in het centrumgebied. Op deze manier zal er minder zoekverkeer zijn en meer ruimte voor verblijven en klimaat adaptieve maatregelen.

Er zijn twee locaties aan de rand van het centrum waar het parkeren geconcentreerd kan worden, namelijk:

1. Marktstraat 26 (2Switch);
2. Tichelgaarde/Appelhofdwarsstraat.



4.2 Varianten verkeerscirculatie

In het voorgaande hoofdstukken is vastgesteld dat het centrumgebied een fijnmazig verkeersstructuur kent voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer, waarbij sprake is van relatief veel doorgaand gemotoriseerd verkeer. Het doorgaand verkeer heeft invloed op de verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid in het centrumgebied.

In een gezamenlijke sessie met de gemeente zijn zes varianten (inclusief de huidige situatie) opgesteld, waarbij maatregelen zijn getroffen in de verkeerscirculatie.

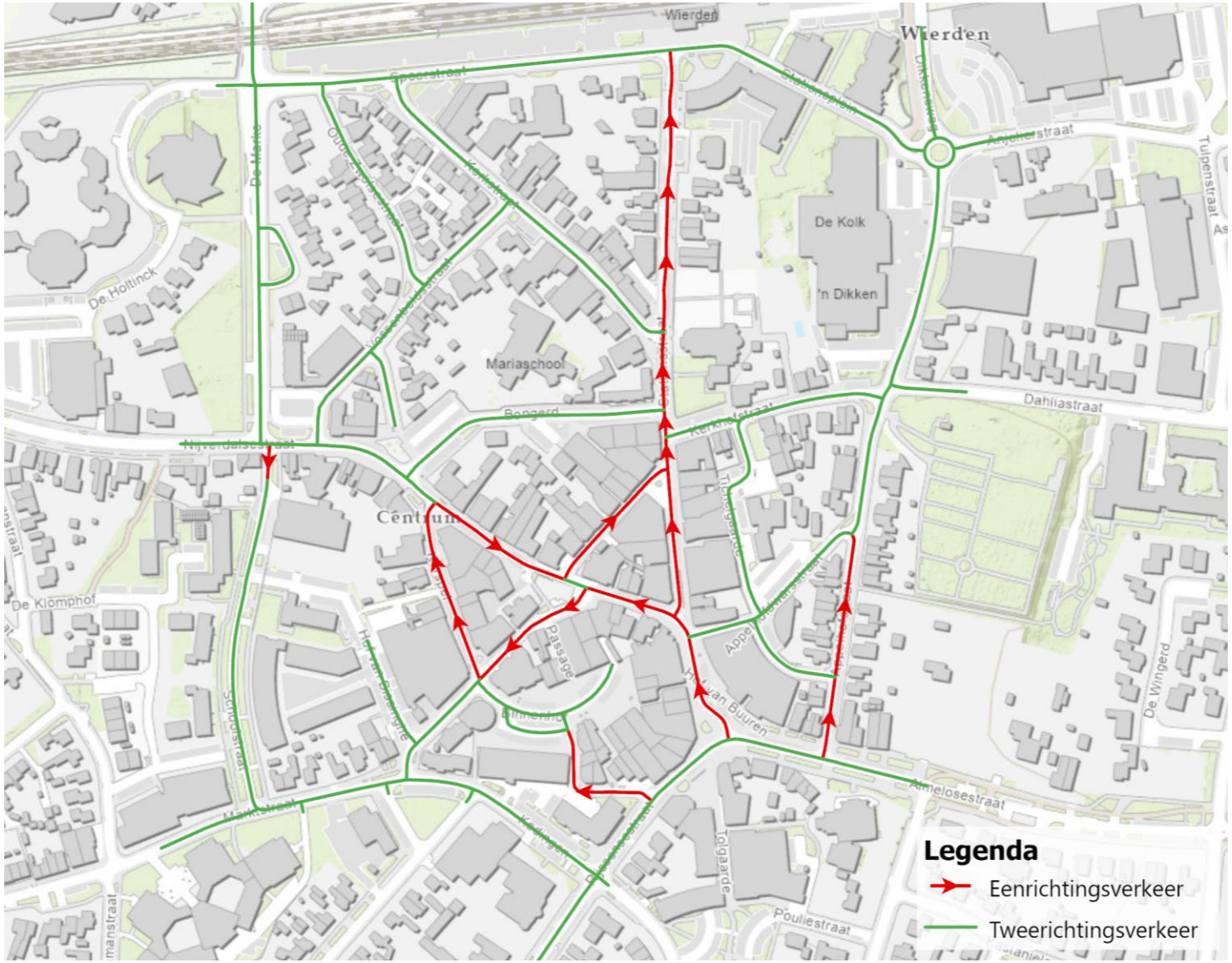
De zes varianten zijn:

- Variant 0 – Huidige situatie;
- Variant 1 – Fysieke knip Marktstraat en tweerichtingsverkeer Schoolstraat;
- Variant 2 – Fysieke knip Appelhofdwarsstraat;
- Variant 3 – Fysieke knip noordzijde ontmoetingsplein;
- Variant 4 – (Grotendeels) autovrij ontmoetingsplein;
- Variant 5 – Shared Space.



Variant 0 – Huidige situatie

Variant 0 betreft de huidige situatie. Alle wegen in het centrumgebied zijn toegankelijk voor het gemotoriseerd verkeer, waarbij relatief veel wegen een éénrichtingsregime kennen.

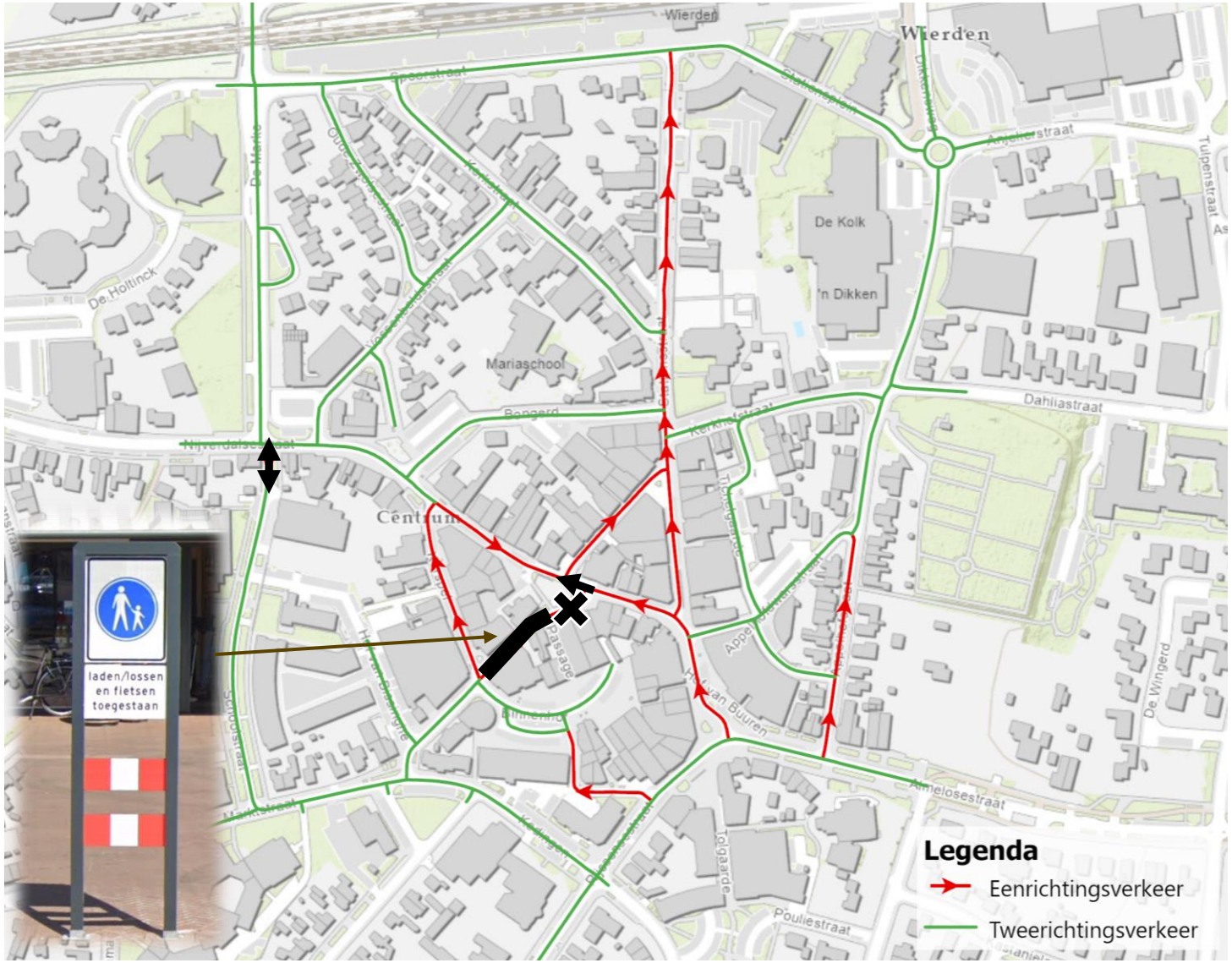


Variant 1 – Fysieke knip Marktstraat en tweerichtingsverkeer Schoolstraat

In variant 1 zijn er meerdere maatregelen getroffen. Als eerste is er voor gemotoriseerd verkeer een fysieke knip geplaatst op de Marktstraat (zuidoostzijde). Hierbij geldt dan ook éénrichtingsweg op de Nijverdalsestraat richting het westen op het wegvak tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de Markstraat.

Verder is de Markstraat vanaf het ontmoetingsplein tot en met het kruispunt Kerspel/Marktstraat/Binnenhof in variant 1 autoluw gemaakt. Het reguliere gemotoriseerde verkeer heeft geen toegang meer tot dit deel van de Markstraat. Voor bevoorradingsverkeer blijft dit deel van de Markstraat wel toegankelijk.

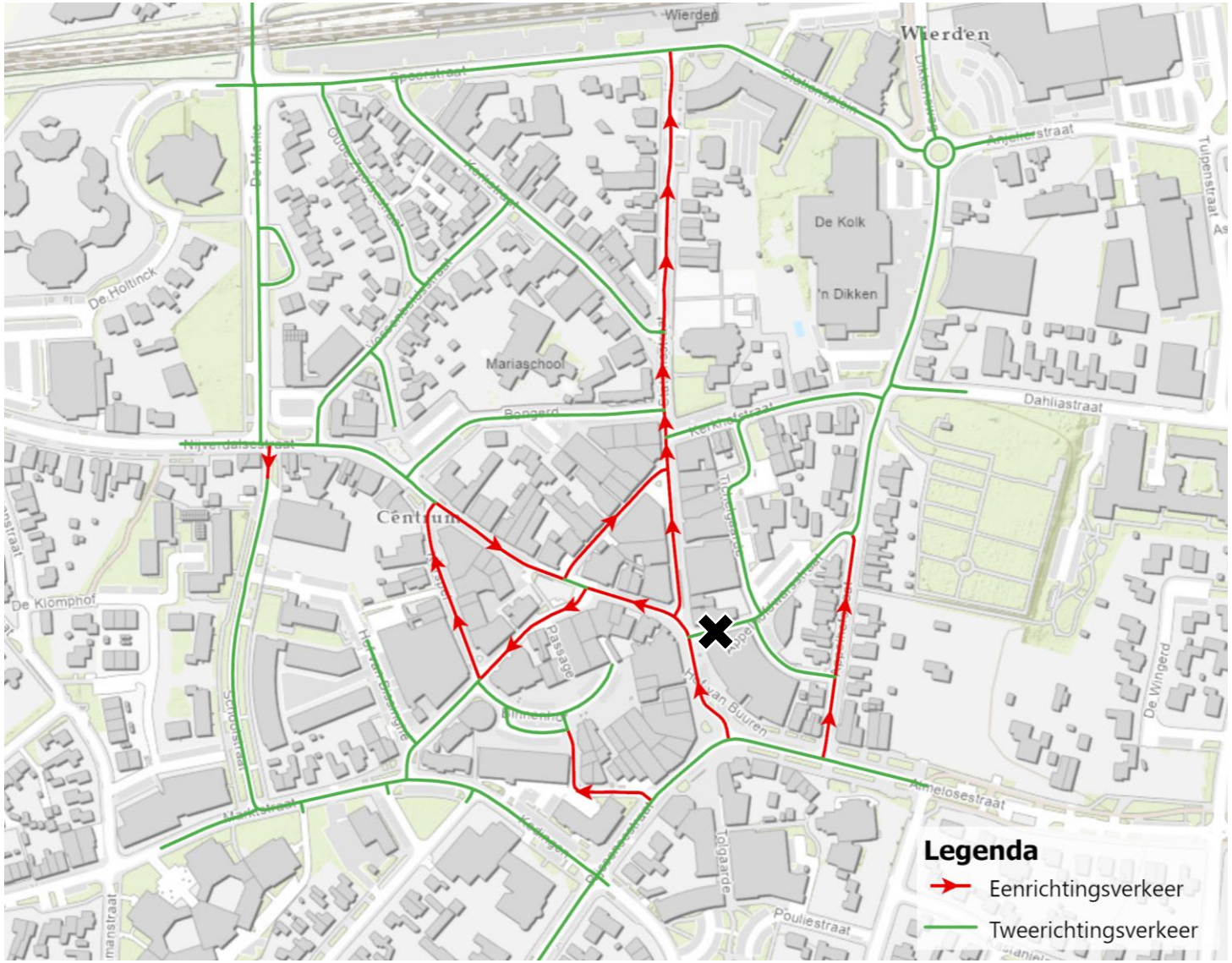
Tot slot is in variant 1 op het noordelijk deel van de Schoolstraat tweerichtingsverkeer ingesteld.



Variant 2 – Fysieke knip Appelhofdwarsstraat

Variant 2 bevat een fysieke knip voor gemotoriseerd verkeer op de Appelhofdwarsstraat.

Doel van de knip is het ontmoedigen van de (doorgaande) verkeerstroom van Noord naar Zuid langs het ontmoetingsplein.



Variant 3 – Fysieke knip noordzijde ontmoetingsplein

Variant 3 bestaat uit een fysieke knip voor gemotoriseerd verkeer aan de noordzijde van het ontmoetingsplein.

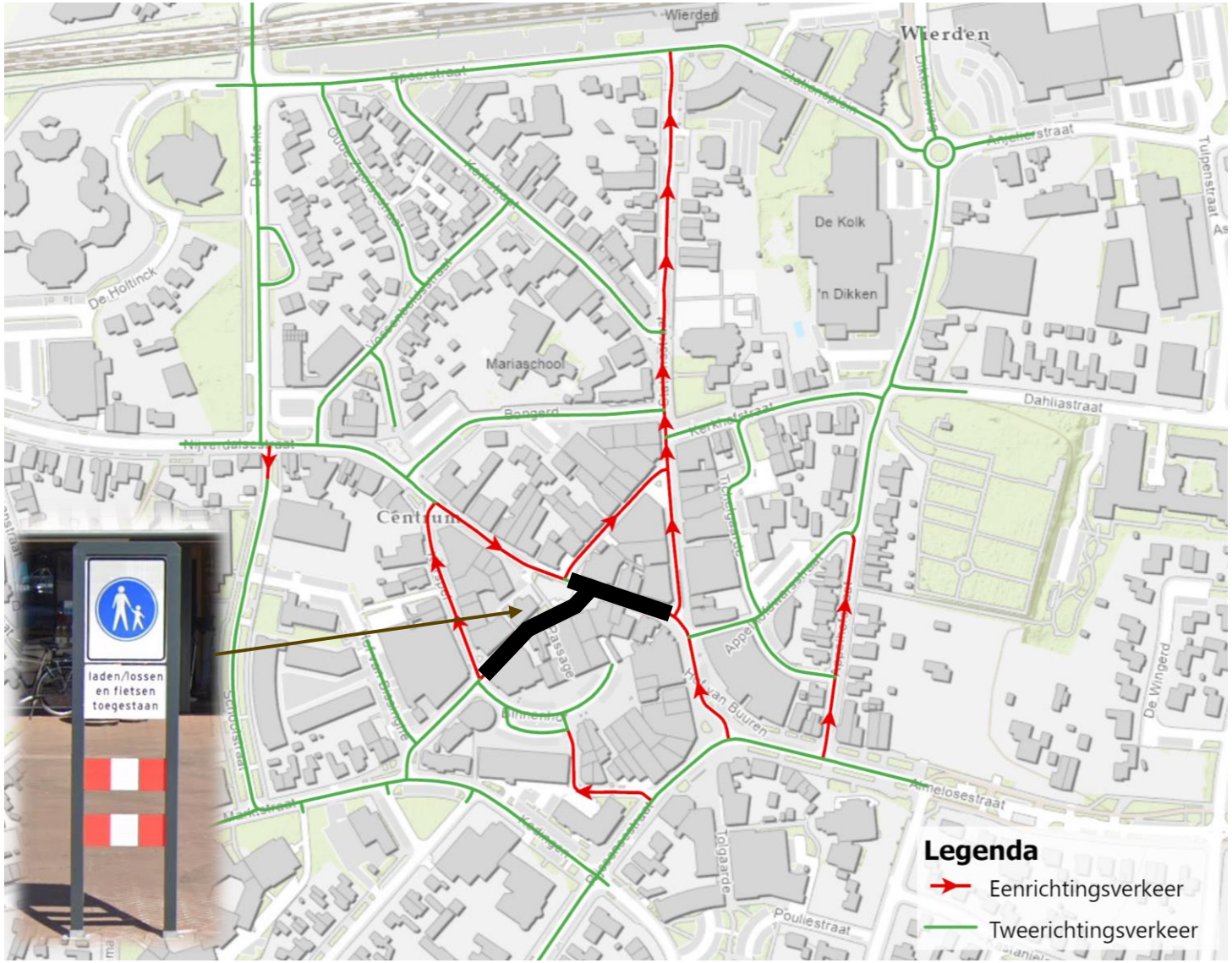
Het (doorgaande) verkeer op de Nijverdalsestraat vanuit het westen kan niet via de zuidelijke Marktstraat ontsluiten op de Kedingen. Ook is het voor gemotoriseerd verkeer niet meer mogelijk om vanaf het oostelijk deel van de Nijverdalsestraat naar het noordelijk deel van de Marktstraat te rijden.



Variant 4 – (Grotendeels) autovrij ontmoetingsplein

In variant 4 is de Markstraat ter hoogte van het ontmoetingsplein autoluw ingericht. Dit geldt ook voor het oostelijk deel van de Nijverdalsestraat.

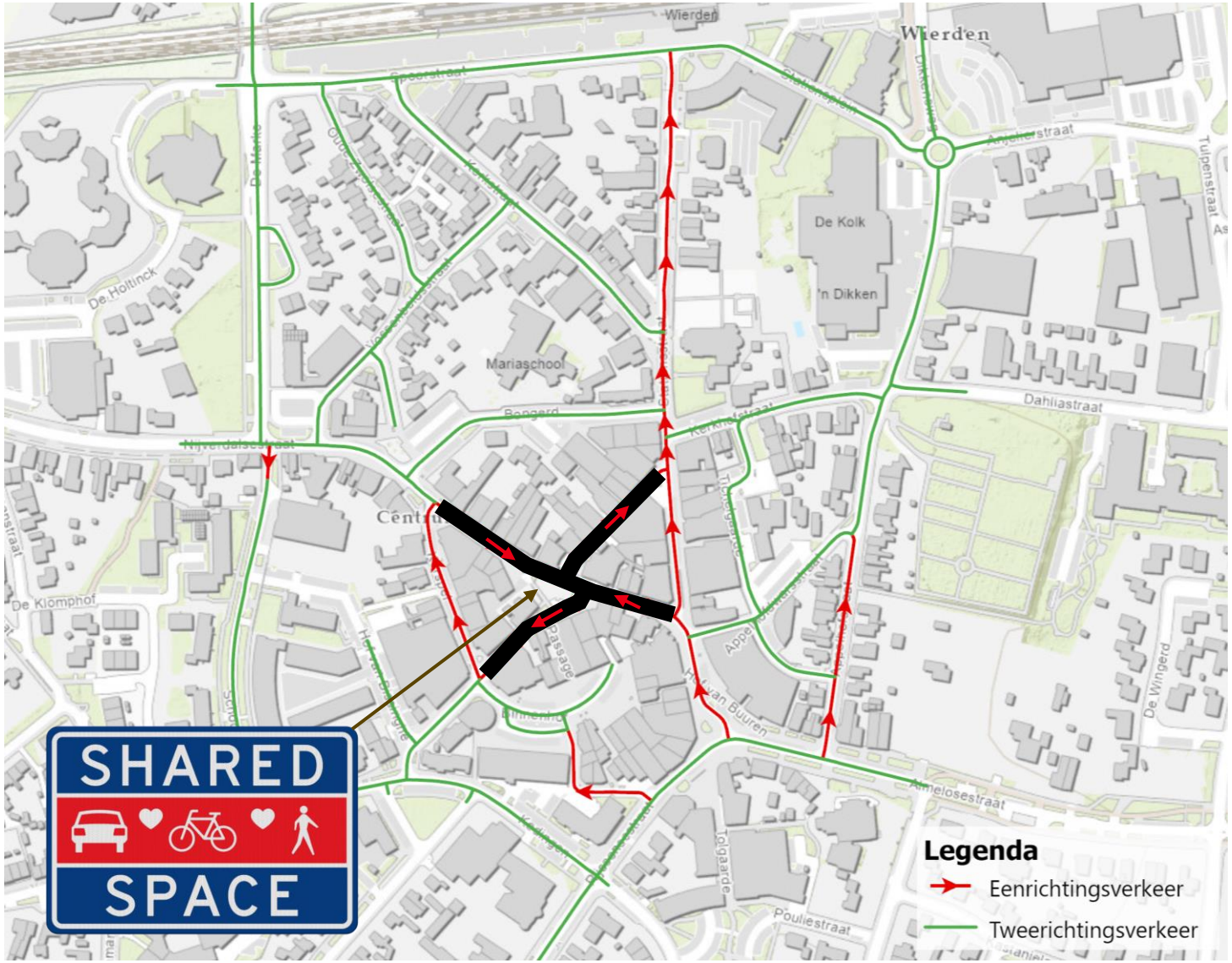
Het (doorgaande) reguliere verkeer kan geen gebruik meer maken van de autoluwe deel van de Markstraat en Nijverdalsestraat. Voor bevoorradingsverkeer blijven beide wegen wel beschikbaar.



Variant 5 – Shared Space

Variant 5 gaat uit van een Shared Space inrichting van het ontmoetingsplein en de direct omliggende wegen. De Shared Space inrichting gaat uit van gedeelde (verkeers)ruimte voor (vracht)auto, fietser & voetganger.

Afhankelijk van de inrichting is de auto ‘te gast’ in het gebied, waar de fietser en voetganger prioriteit hebben.



4.3 Verkeersbelasting per variant

De maatregelen die getroffen worden in de varianten zorgen voor gewijzigde verkeersstromen, waardoor er op de wegen in en om het centrum eventueel sprake is van een toe- of afname.

Om de effecten op de verkeersbelasting op het wegennet rondom het centrum inzichtelijk te maken is een doorrekening gemaakt voor de verschillende varianten.

Vertrekpunt zijn de huidige intensiteiten, de resultaten van analyse van verkeerstromen en expert-judgement. De tabellen hiernaast tonen voor de verschillende varianten de verkeersbelasting per werkdag (boven) en het verschil ten opzichte van de huidige situatie (variant 0).

Op de volgende pagina's zijn de toe- en afnames op het wegennet visueel inzichtelijk gemaakt.

nr	locatie	var 0	var 1	var 2	var 3	var 4	var 5
1	Nijverdalsestraat A - west	1.500	800	1.500	800	800	1.475
2	Nijverdalsestraat B - oost	1.500	100	650	1.450	0	1.475
3	Marktstraat A - zuid	2.300	700	1.450	1.750	700	2.275
4	Marktstraat B - midden	2.200	0	1.350	1.500	0	2.150
5	Markstraat C - noord	800	800	800	800	800	800
6	Kerspel	1.300	500	1.250	1.300	1.000	1.275
7	Schoolstraat	2.500	3.800	2.800	3.200	3.500	2.535
8	Kedingen	4.900	4.300	4.350	4.900	3.600	4.875
9	Rijssensestraat	7.400	7.300	7.300	7.400	7.300	7.400
10	Stationsstraat	1.900	2.000	1.900	1.900	2.100	1.900
11	Bongerd	1.300	1.300	1.350	1.300	1.500	1.300
12	Burg. J.C. vd Bergplein	5.300	5.800	5.800	5.300	5.800	5.325
13	Almelosestraat	4.300	4.400	4.400	4.300	4.400	4.300
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	3.790
16	Dikkensweg	5.200	4.500	4.500	5.200	4.500	5.190
17	Stationsplein	3.500	3.800	3.800	3.500	3.800	3.510
18	Van Kregtentunnel	8.700	8.600	8.600	8.700	8.600	8.700
19	Anjelierstraat A	5.900	6.200	6.200	5.900	6.200	5.910
20	Anjelierstraat B	4.400	4.500	4.500	4.400	4.500	4.400
21	Tulpenstraat	1.200	1.400	1.400	1.200	1.400	1.210
22	Akeleistraat	3.600	3.700	3.700	3.600	3.700	3.600
23	Dahliastraat	2.000	2.200	2.200	2.000	2.200	2.000
24	Violierstraat	1.500	1.800	1.800	1.500	1.800	1.500

nr	locatie	var 0	var 1	var 2	var 3	var 4	var 5
1	Nijverdalsestraat A - west	1.500	-700	0	-700	-700	-25
2	Nijverdalsestraat B - oost	1.500	-1.400	-850	-50	-1.500	-25
3	Marktstraat A - zuid	2.300	-1.600	-850	-550	-1.600	-25
4	Marktstraat B - midden	2.200	-2.200	-850	-700	-2.200	-50
5	Markstraat C - noord	800	0	0	0	0	0
6	Kerspel	1.300	-800	-50	0	-300	-25
7	Schoolstraat	2.500	1.300	300	700	1.000	35
8	Kedingen	4.900	-600	-550	0	-1.300	-25
9	Rijssensestraat	7.400	-100	-100	0	-100	0
10	Stationsstraat	1.900	100	0	0	200	0
11	Bongerd	1.300	0	50	0	200	0
12	Burg. J.C. vd Bergplein	5.300	500	500	0	500	25
13	Almelosestraat	4.300	100	100	0	100	0
14	Appelhofstraat	2.900	0	0	0	0	0
15	Appelhofdwarsstraat	3.800	-900	-900	0	-900	-10
16	Dikkensweg	5.200	-700	-700	0	-700	-10
17	Stationsplein	3.500	300	300	0	300	10
18	Van Kregtentunnel	8.700	-100	-100	0	-100	0
19	Anjelierstraat A	5.900	300	300	0	300	10
20	Anjelierstraat B	4.400	100	100	0	100	0
21	Tulpenstraat	1.200	200	200	0	200	10
22	Akeleistraat	3.600	100	100	0	100	0
23	Dahliastraat	2.000	200	200	0	200	0
24	Violierstraat	1.500	300	300	0	300	0

Verkeersbelasting - Variant 1

In variant 1 zorgt de knip op de Markstraat ervoor dat verkeer vanuit het noorden niet meer via de route Apelhofdwarsstraat - Markstraat rijdt, verkeer uit het oosten niet meer via het Burg. J.C. van den Bergplein – Markstraat – Kerspel rijdt en verkeer vanaf de westelijke Nijverdalsestraat ook niet meer naar de Markstraat kan rijden.

Dit verkeer zoekt een andere route. Op de Schoolstraat is de grootste toename te verwachten. Het gaat om zowel verkeer vanuit het westen als het noorden. Ook via de route Anjelierstraat en Dahliastraat is een toename te verwachten. De toename op de Stationsstraat is te verklaren door Oost – West verkeer en bestemmingsverkeer voor het centrum.

Een klein deel van het (doorgaande) verkeer zal een route om het centrum kiezen, dit verklaart de kleine afname op de Rijssensestraat.



Verkeersbelasting - Variant 2

In variant 2 zorgt de knip op de Apelhofdwarsstraat ervoor dat verkeer vanuit het noorden niet meer via de route Appelhofdwarsstraat – Marktstraat rijdt. Dit zorgt voor een afname op deze route.

Dit verkeer zoekt een andere route. De grootste toename is aan de oostzijde via de Anjelierstraat en Dahliastraat te verwachten. Ook zal een deel van het Noord-Zuid verkeer via de Schoolstraat gaan rijden.

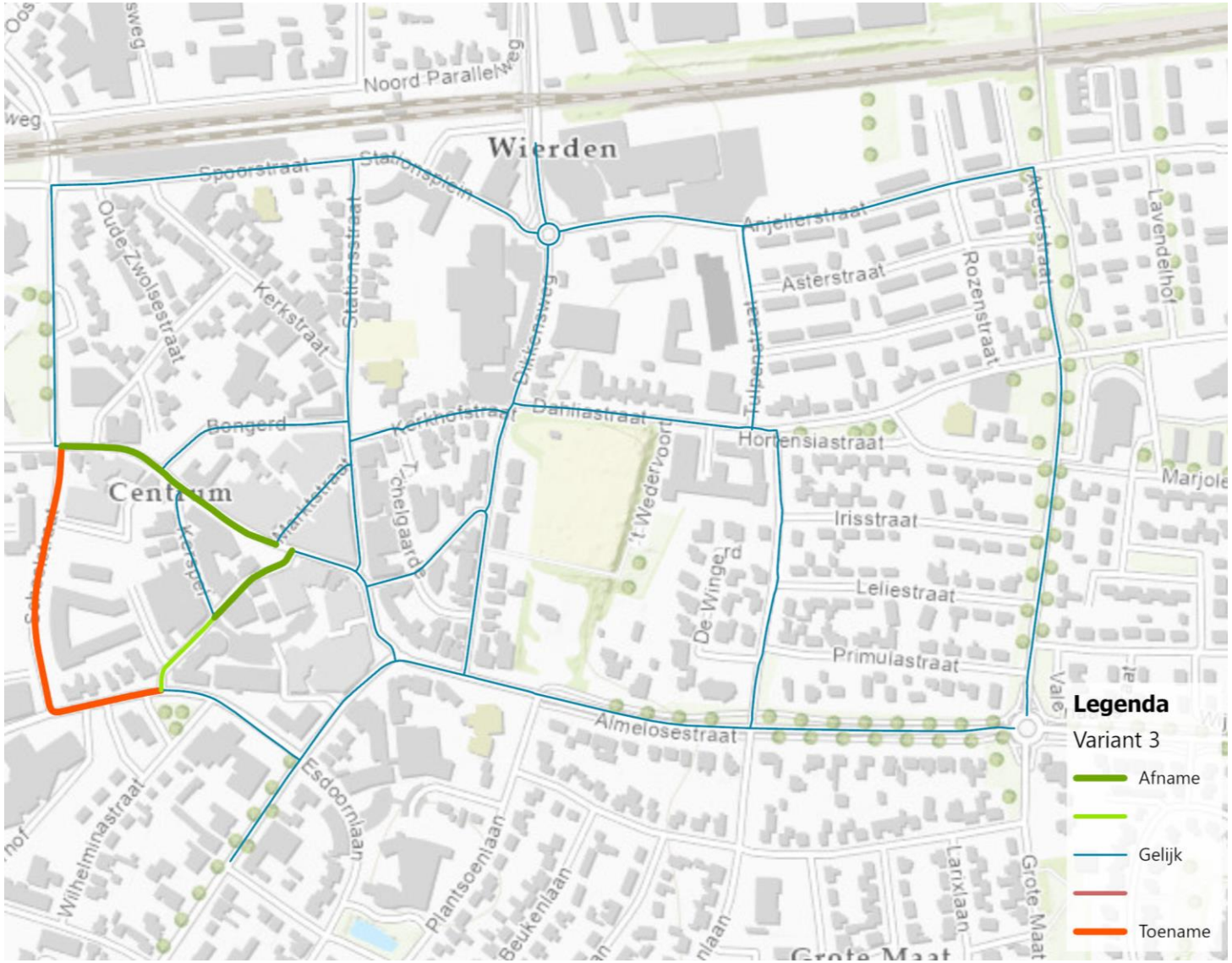
Een klein deel van het (doorgaande) verkeer zal een route om het centrum kiezen, dit verklaart de kleine afname op de Rijssensestraat.



Verkeersbelasting - Variant 3

In variant 3 zorgt de knip op de Nijverdalsestraat ter hoogte van het ontmoetingsplein er voor dat verkeer vanaf de westelijke Nijverdalsestraat niet meer rechtsaf naar de Markstraat kan rijden.

Dit zorgt voor een afname op deze route en een toename op de route via de Schoolstraat.



Verkeersbelasting - Variant 4

In variant 4 zorgt het autovrije ontmoetingsplein (oostelijk deel Nijverdalsestraat en middengedeelte Marktstraat) er voor dat er geen verkeer meer door het centrum langs het ontmoetingsplein kan rijden.

Dit verkeer zoekt een andere route. Op de Schoolstraat is de grootste toename te verwachten. Het gaat om zowel verkeer vanuit het westen als het noorden. Ook via de route Anjelierstraat en Dahliastraat is een toename te verwachten. De toename op de Stationsstraat is te verklaren door Oost – West verkeer en bestemmingsverkeer voor het centrum. Ook de route Bongerd – Kerkhofstraat wordt drukker.

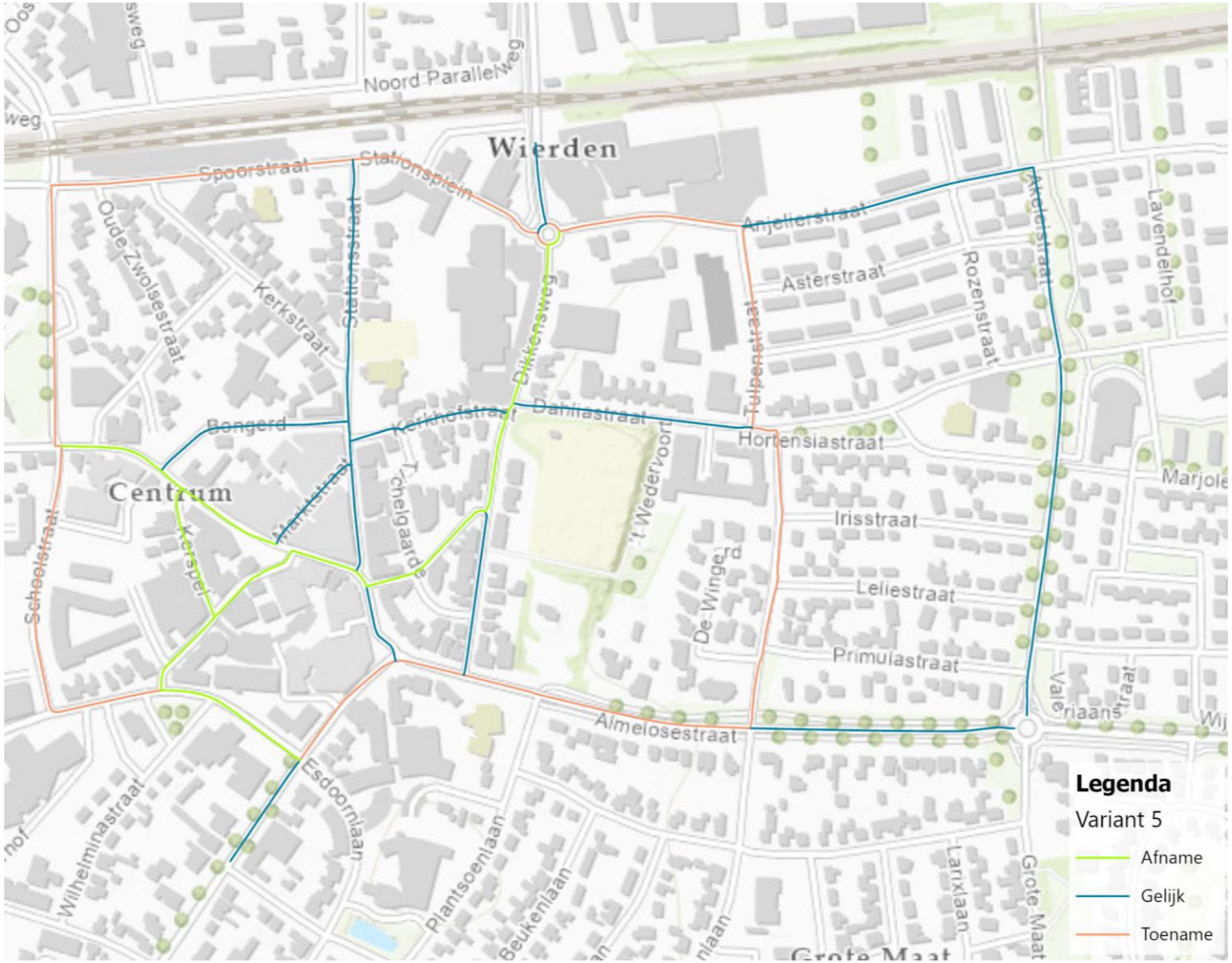
Een klein deel van het (doorgaande) verkeer zal een route om het centrum kiezen, dit verklaart de kleine afname op de Rijssensestraat.



Verkeersbelasting - Variant 5

In variant 5 zorgt de Shared Space inrichting op/om het ontmoetingsplein dat de auto te gast is. De effecten op de verkeersbelasting zijn minimaal.

Vanuit comfort zal in praktijk een zeer klein deel van het verkeer een andere route kiezen, waarbij de route via de Schoolstraat en Anjelierstraat en Dikkensweg de meest voor de hand liggende alternatieven zijn.





5. Beoordeling varianten

5.1 Afweging varianten

Naast de kwantitatieve doorrekening van de verkeersbelasting is ook een kwalitatieve afweging van de verschillende varianten gemaakt. Hierbij zijn de varianten beoordeeld op volgende aspecten:

- Verkeersbelasting:
  - Centrum;
  - Centrumschil;
- Bereikbaarheid in centrum:
  - Voetganger/fiets;
  - Auto;
  - Bevoorrading;
- Parkeren:
  - Fiets;
  - Auto huidige situatie;
  - Auto wensbeeld parkeerlocaties;
- Verkeersveiligheid:
  - Ontmoetingsplein;
  - Centrum;
  - Centrumschil;
- Verblijfskwaliteit:
  - Ontmoetingsplein;
  - Centrum;
- Ruimtelijke meerwaarde:
  - Ontmoetingsplein.

De scoretoekenning betreft een onderlinge vergelijking tussen de varianten. De tabel hiernaast is een samenvattend totaaloverzicht te zien van de afweging.

Beoordelingsaspecten	Locatie/doelgroep	Variant 0 Huidige situatie	Variant 1 Fysieke knip Markstraat en tweerichtingsverkeer Schoolstraat	Variant 2 Fysieke knip Appelhofdwarsstraat	Variant 3 Fysieke knip noordzijde ontmoetingsplein	Variant 4 (Grotendeels) autovrij ontmoetingsplein	Variant 5 Shared Space
Verkeersbelasting	Centrum	--	++	+	0	++	--
	Centrumschil	0	--	-	0	--	0
Bereikbaarheid in centrum	Voetganger/fiets	+	+	+	+	++	+
	Auto	++	-	-	0	--	+
	Bevoorrading	++	0	+	+	0	++
Parkeren	Fiets	+	++	+	+	++	+
	Auto huidig	+	-	+	+	--	0
	Auto wensbeeld	++	+	--	+	+	+
Verkeersveiligheid	Ontmoetingsplein	--	++	-	0	++	-
	Centrum	-	0	-	-	0	-
	Centrumschil	0	--	-	0	--	0
Verblijfskwaliteit	Ontmoetingsplein	--	++	-	0	++	+
	Centrum	0	-	0	0	-	0
Ruimtelijke meerwaarde	Ontmoetingsplein	-	++	0	0	++	+

5.2 Advies voorkeursvariant

Op basis van voorgaande inventarisatie, analyse en uitwerking en afweging van varianten volgt een advies voor een voorkeursvariant.

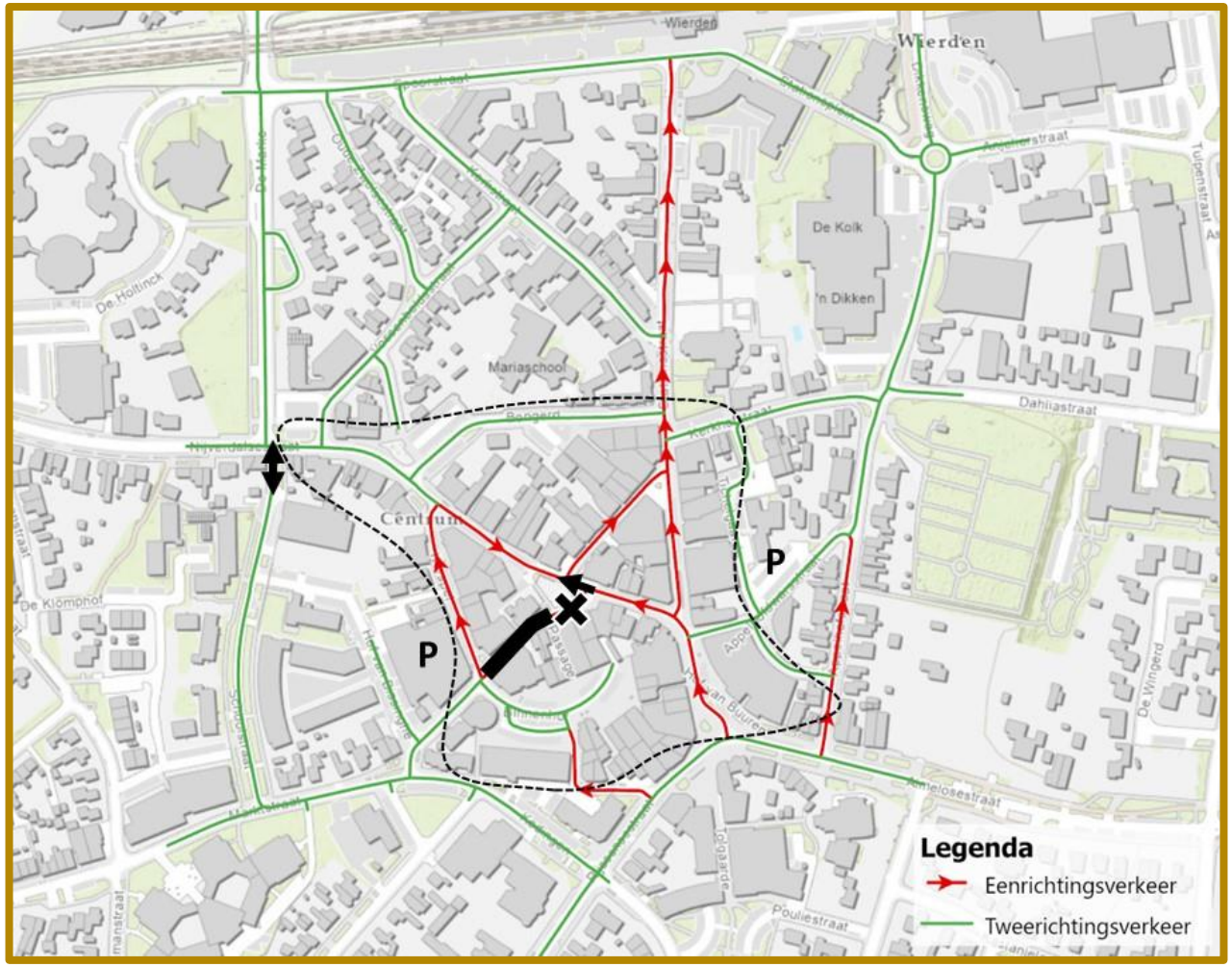
Op basis van de afweging in voorgaande paragraaf kennen de volgende twee varianten de 'beste' score:

- Variant 1: Fysieke knip Markstraat & tweerichtingsverkeer Schoolstraat;
- Variant 4: (Grotendeels) autovrij ontmoetingsplein.

In de afweging zijn geen wegingsfactoren aan de verschillende aspecten gehangen. Wanneer de beoordeling van de twee voorkeursvarianten 1 en 4 onderling worden vergeleken volgt dat variant 1 beter scoort op de bereikbaarheid en het parkeren van de auto in het centrum/ontmoetingsplein. Daar tegenover staat dat variant 4 beter scoort op de bereikbaarheid voor fietsers/voetgangers in het centrum (met name door ontbreken van de auto).

De fietser en voetganger hebben in het gemeentelijk verkeersbeleid vanuit het STOMP principe een hogere prioriteit dan de auto. Vanuit de winkeliers en horeca speelt bereikbaarheid per auto in een boodschappendorp als Wierden ook een belangrijke rol. Daarnaast brengt een beperkte hoeveelheid verkeer ook een bepaalde 'reuring' met zich mee, wat een positief effect heeft op de verblijfskwaliteit op het ontmoetingsplein.

Resumerend volgt variant 1 (fysieke knip Markstraat en tweerichtingsverkeer Schoolstraat) als voorkeursvariant voor het ontmoetingsplein.



Voorkeursvariant:
Variant 1: Knip Markstraat & tweerichtingsverkeer Schoolstraat



6. Conclusie & aanbevelingen

6.2 Conclusies

Op basis van het verkeersonderzoek voor het ontmoetingsplein in Wierden volgen onderstaande conclusies:

- Het centrumgebied van Wierden kent vooral winkel- en woonfuncties;
- Het centrumgebied kent een fijnmazige verkeerstructuur. De verkeerscirculatie beperkt de ontsluitingsmogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer. In het centrumgebied zijn geen voorzieningen voor openbaar vervoer, laden & lossen en mobiliteitsdiensten aanwezig;
- De wegcategorie als ‘erftoegangsweg-2 30 km/uur’ is passend bij de functie en het gebruik, maar conflicteert op een aantal locaties met de vormgeving.

- De belangrijkste knelpunten in het centrumgebied zijn:
    - het doorgaand verkeer van Noord naar Zuid;
    - Het doorgaand verkeer van Oost naar West;
    - de versnipperde parkeerlocaties.

- Er liggen kansen om het doorgaande verkeer door het centrum te reduceren, het verblijfsklimaat op het ontmoetingsplein te versterken en het parkeren te reduceren en concentreren. Hierbij is er koppelkans om de bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer te waarborgen en het ontmoetingsplein klimaat- en watersturend te maken.

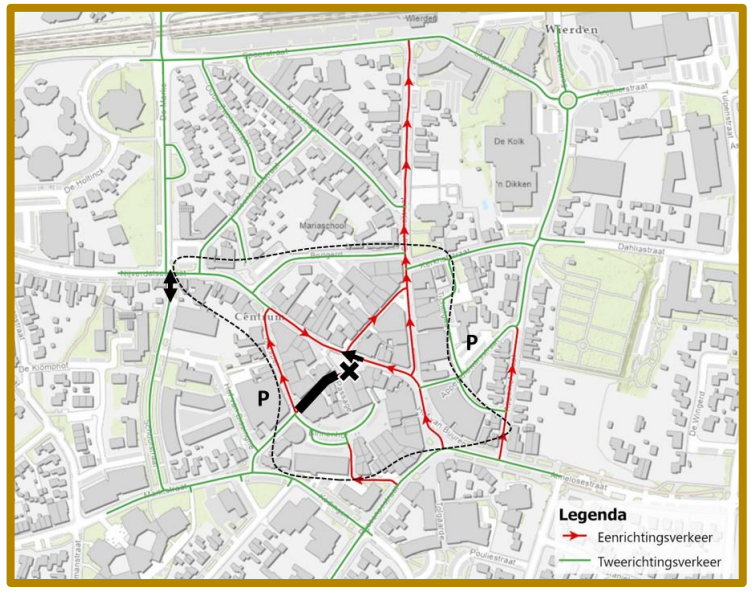
Op basis van de knelpunten en kansen zijn de volgende zes varianten uitgewerkt:
- Variant 0 – Huidige situatie;
- Variant 1 – Fysieke knip Marktstraat en tweerichtingsverkeer Schoolstraat;
- Variant 2 – Fysieke knip Appelhofdwarsstraat;
- Variant 3 – Fysieke knip noordzijde ontmoetingsplein;
- Variant 4 – (Grotendeels) autovrij ontmoetingsplein;
- Variant 5 – Shared Space.

Op basis van een verkeerskundige doorrekening van de verkeersbelasting en een integrale afweging volgt de conclusie dat variant 1 en 4 de meeste potentie hebben. Variant 1 is wat meer op de auto gericht en in variant 4 ligt de nadruk op de fietser en voetganger op het ontmoetingsplein.

6.2 Aanbevelingen

Om de winkelen horeca voorzieningen in het centrum op een goede manier bereikbaar te houden, maar ook de verkeersveiligheid bij met name het ontmoetingsplein te verbeteren volgt de aanbeveling om het ontmoetingsplein vorm te geven conform variant 1.

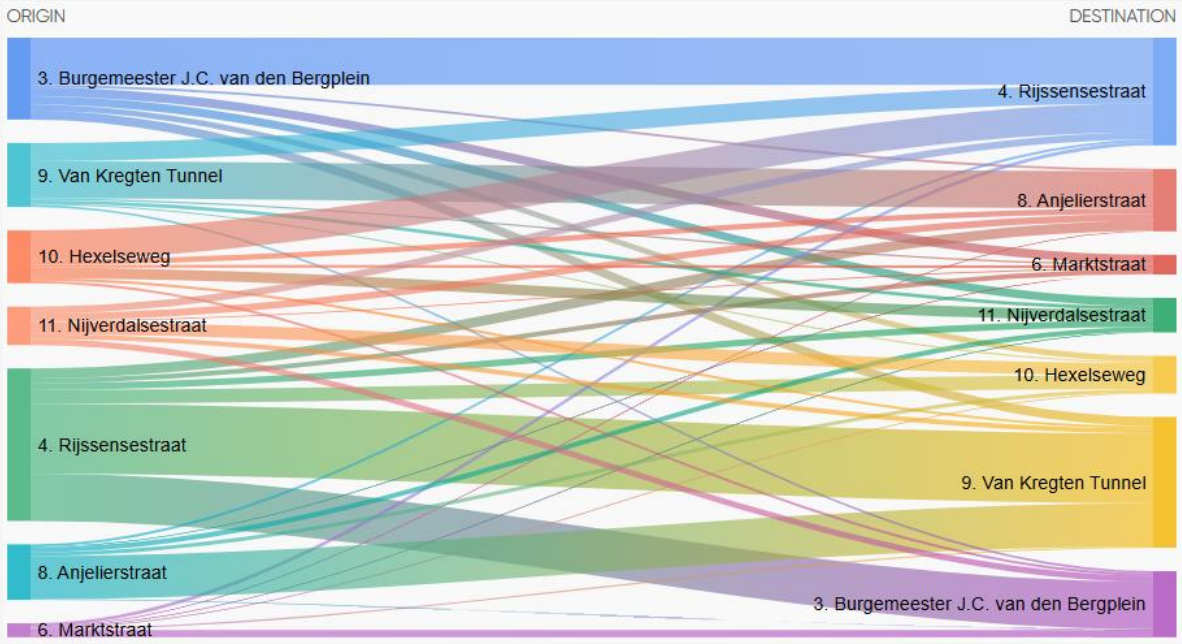
Variant 1 (zie onderstaand figuur) betreft een fysieke knip op de Markstraat ten zuiden van de Nijverdalsestraat en het instellen van tweerichtingsverkeer op de Schoolstraat.



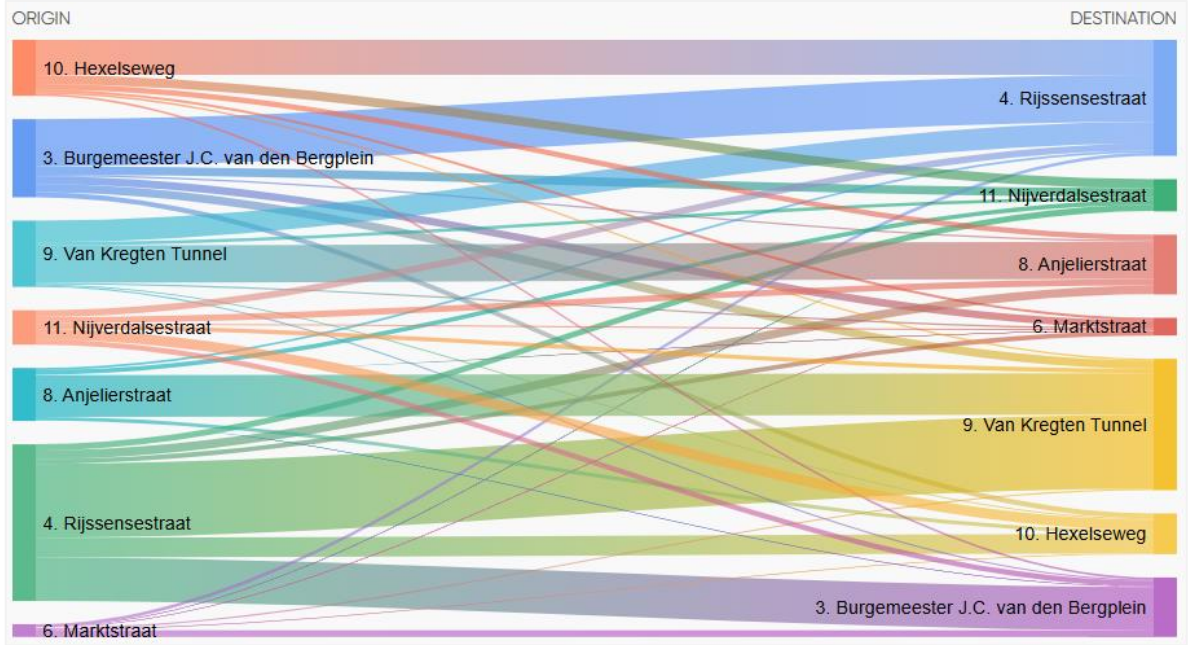


7. Bijlagen

Herkomst & bestemmingsanalyse



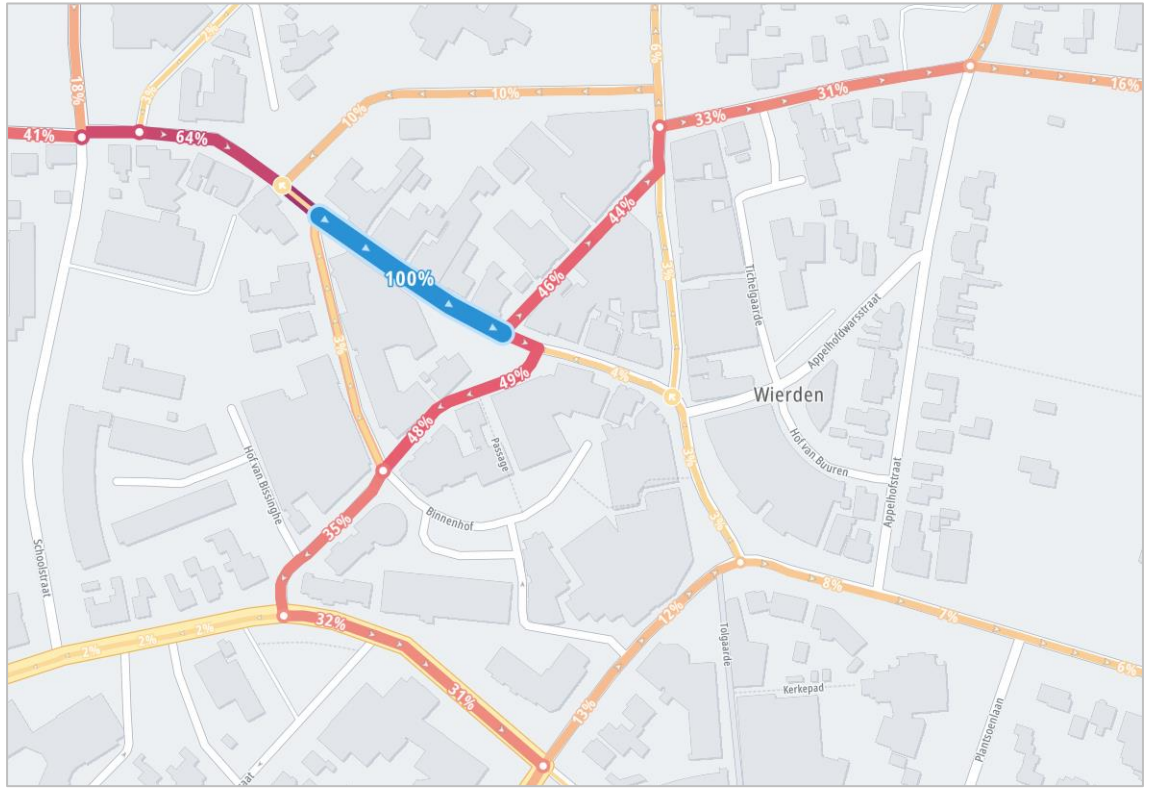
Gemiddelde werkdag 2024



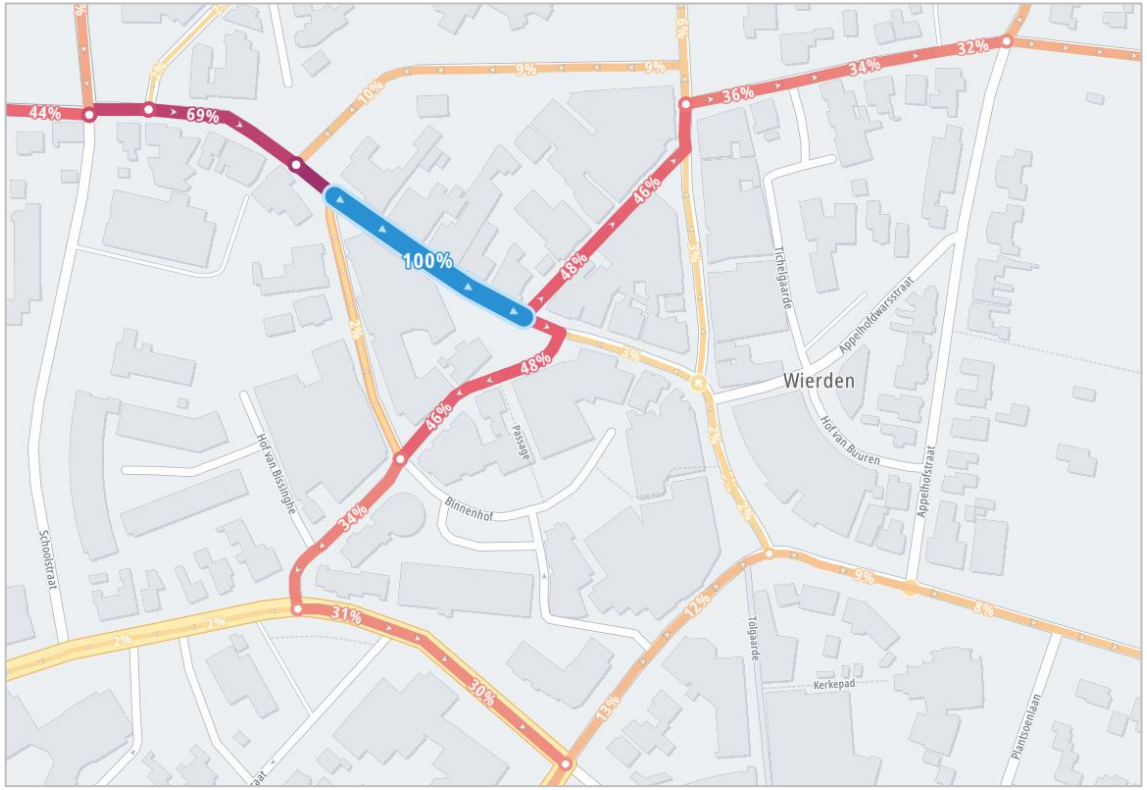
Gemiddelde weekenddag 2024

Selected Link – Nijverdalsestraat (1)

Gemiddelde werk- en weekenddag 2024



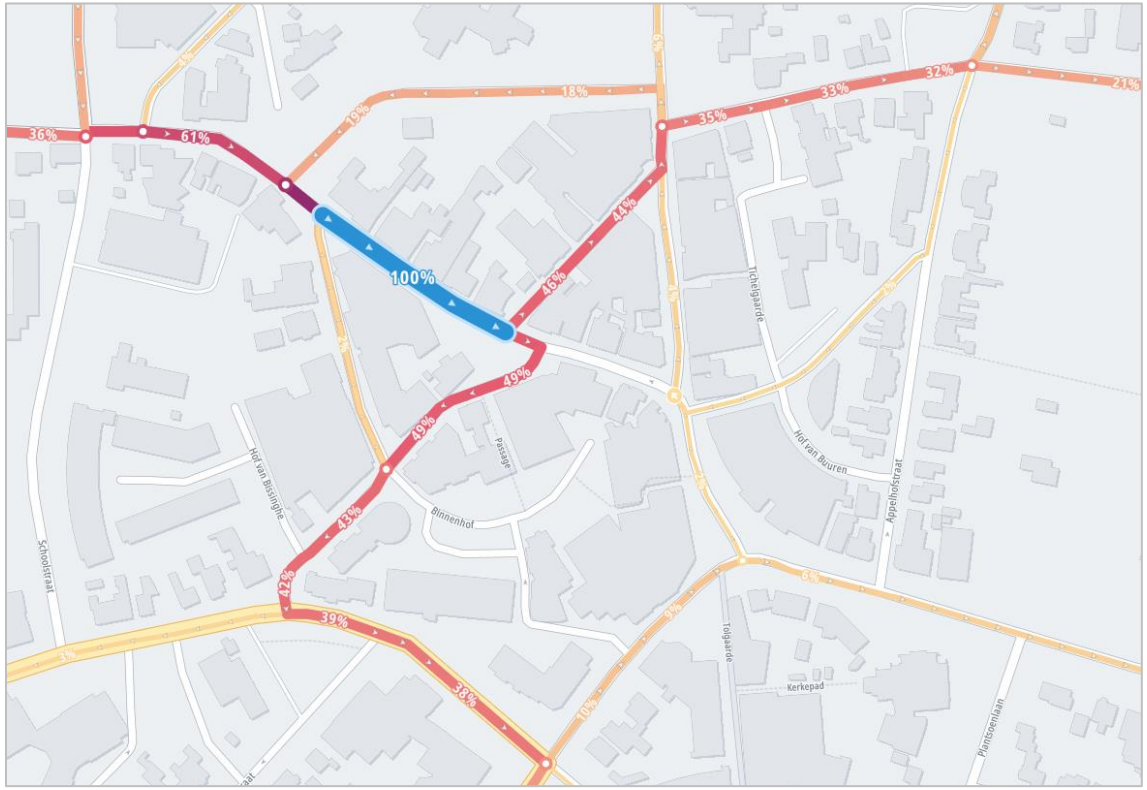
Gemiddelde werkdag 2024



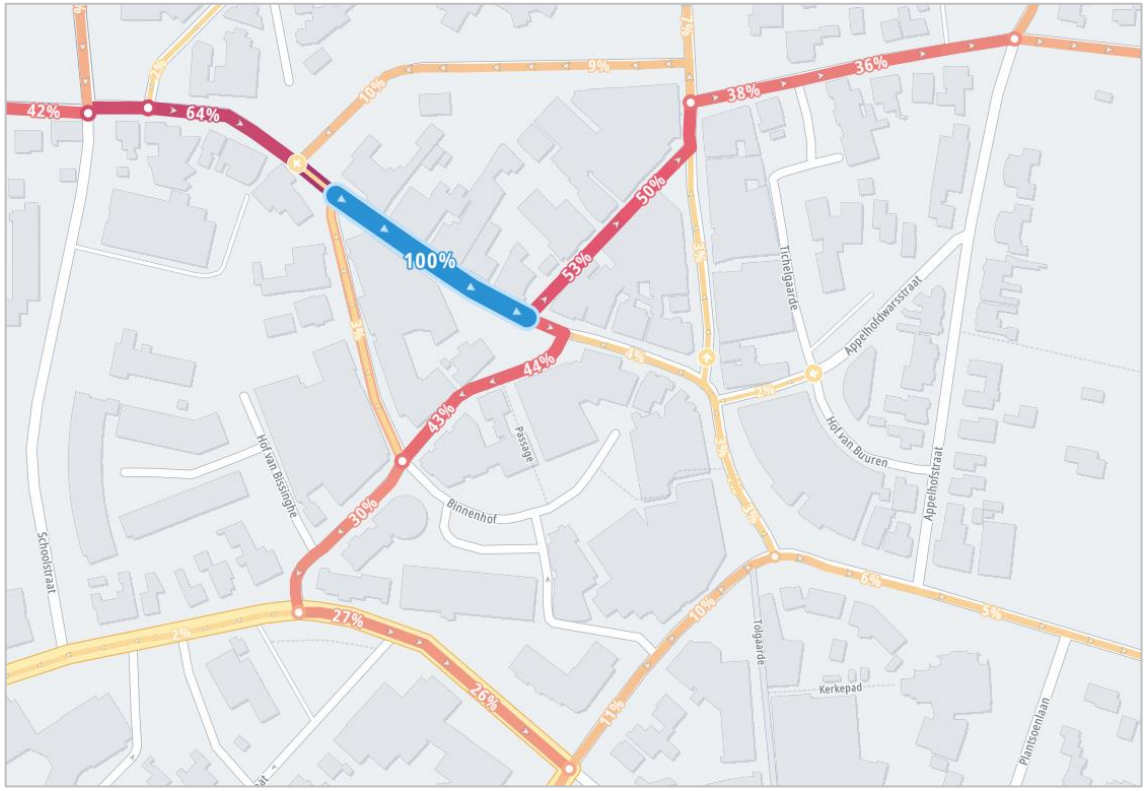
Gemiddelde weekenddag 2024

Selected Link – Nijverdalsestraat (1)

Ochtend- en avondspits werkdag 2024



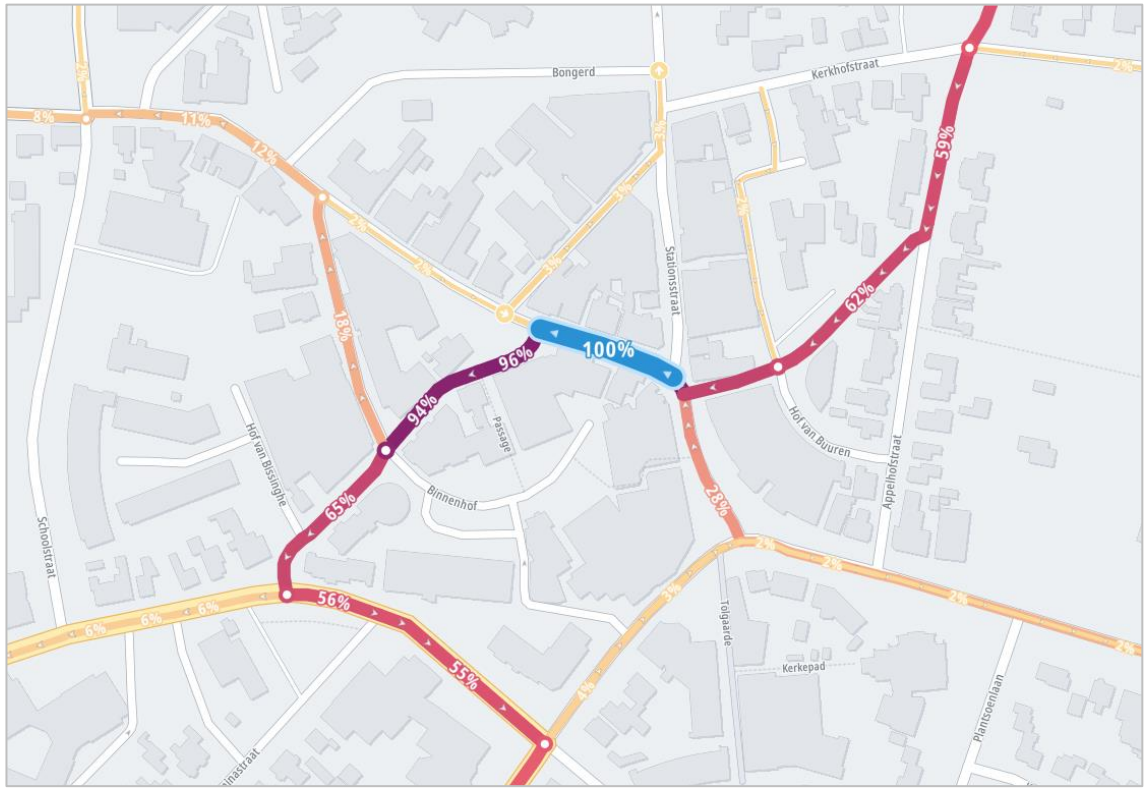
Ochtendspits (07.00 – 09.00u)



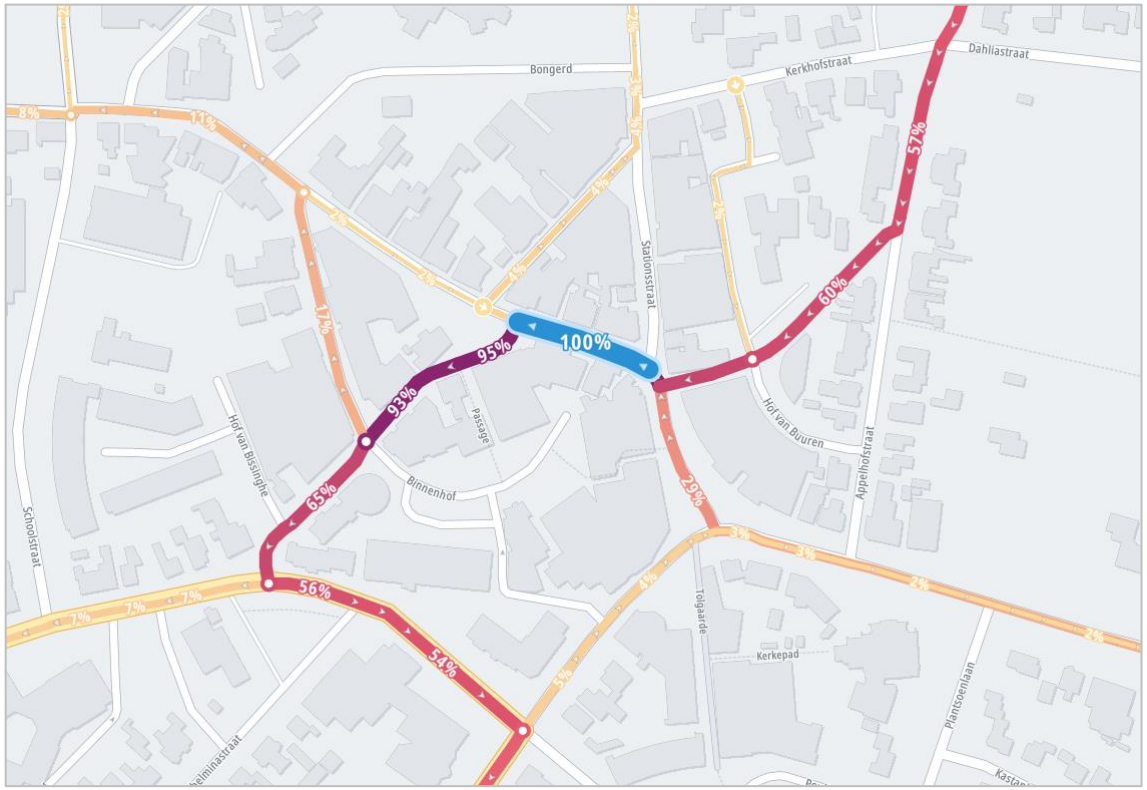
Avondspits (16.00 – 18.00u)

Selected Link – Nijverdalsestraat (2)

Gemiddelde werk- en weekenddag 2024



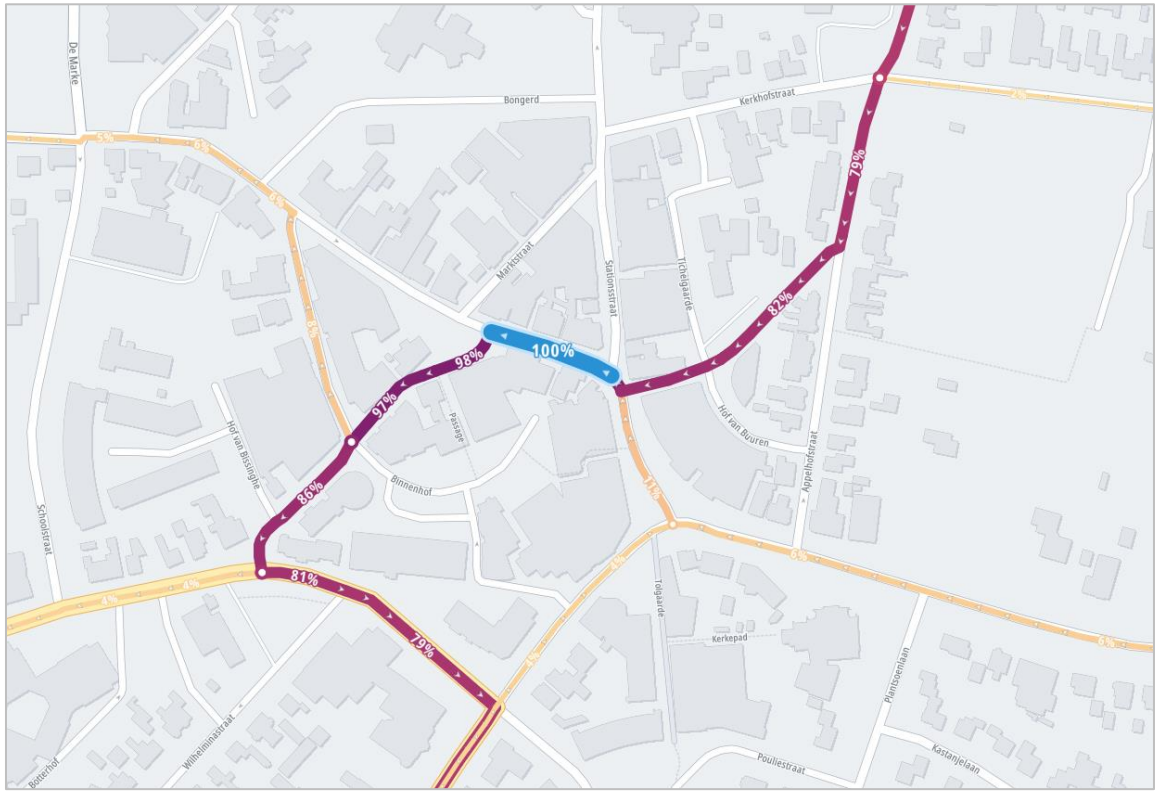
Gemiddelde werkdag 2024



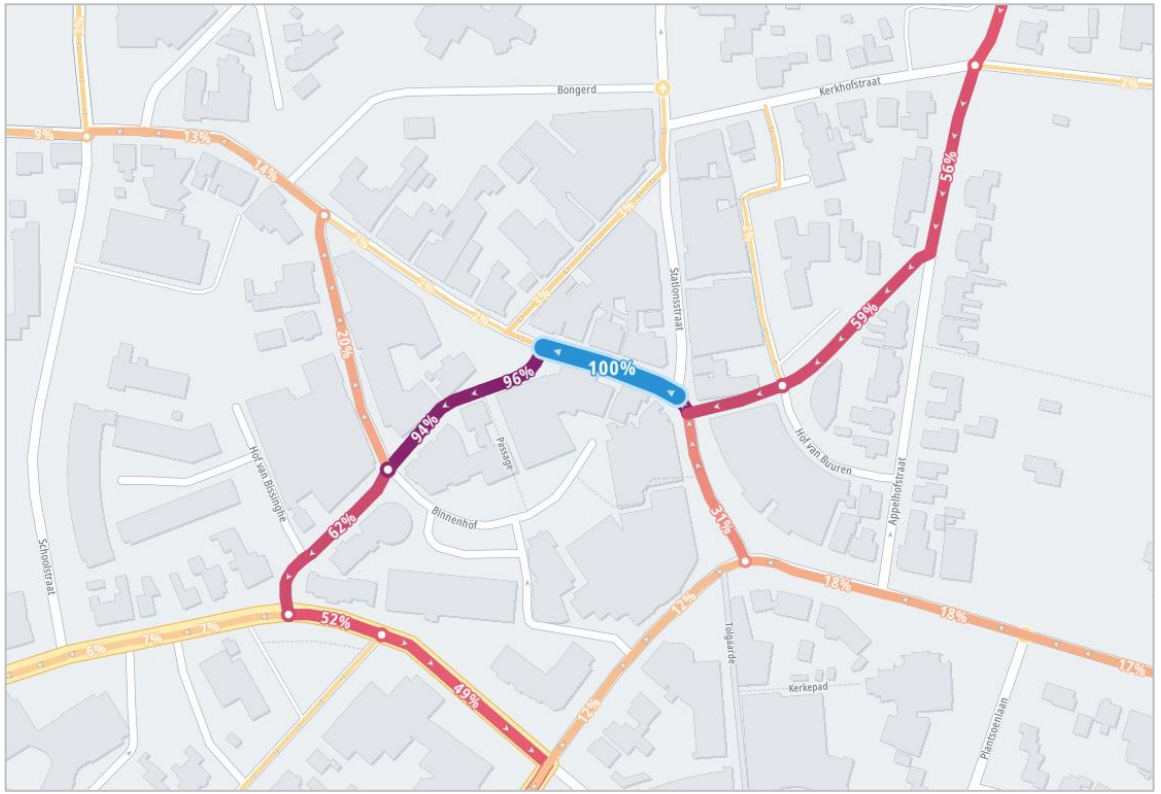
Gemiddelde weekenddag 2024

Selected Link – Nijverdalsestraat (2)

Ochtend- en avondspits werkdag 2024



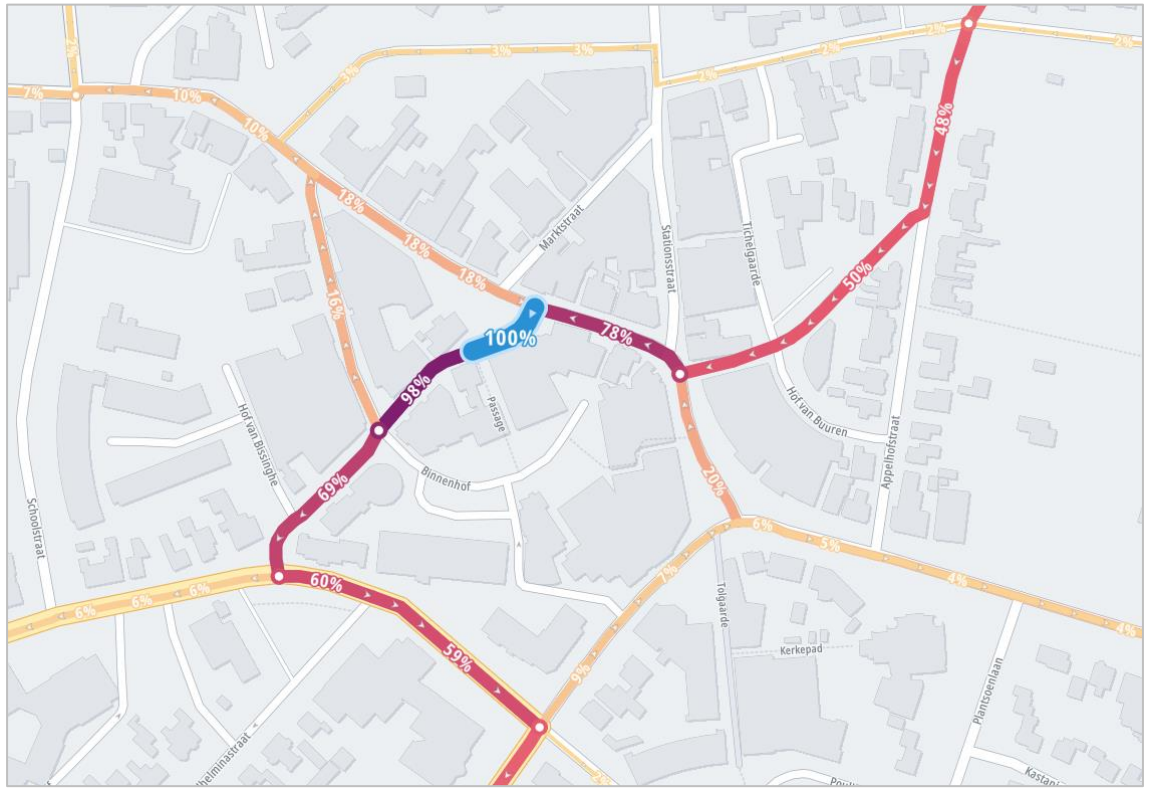
Ochtendspits (07.00 – 09.00u)



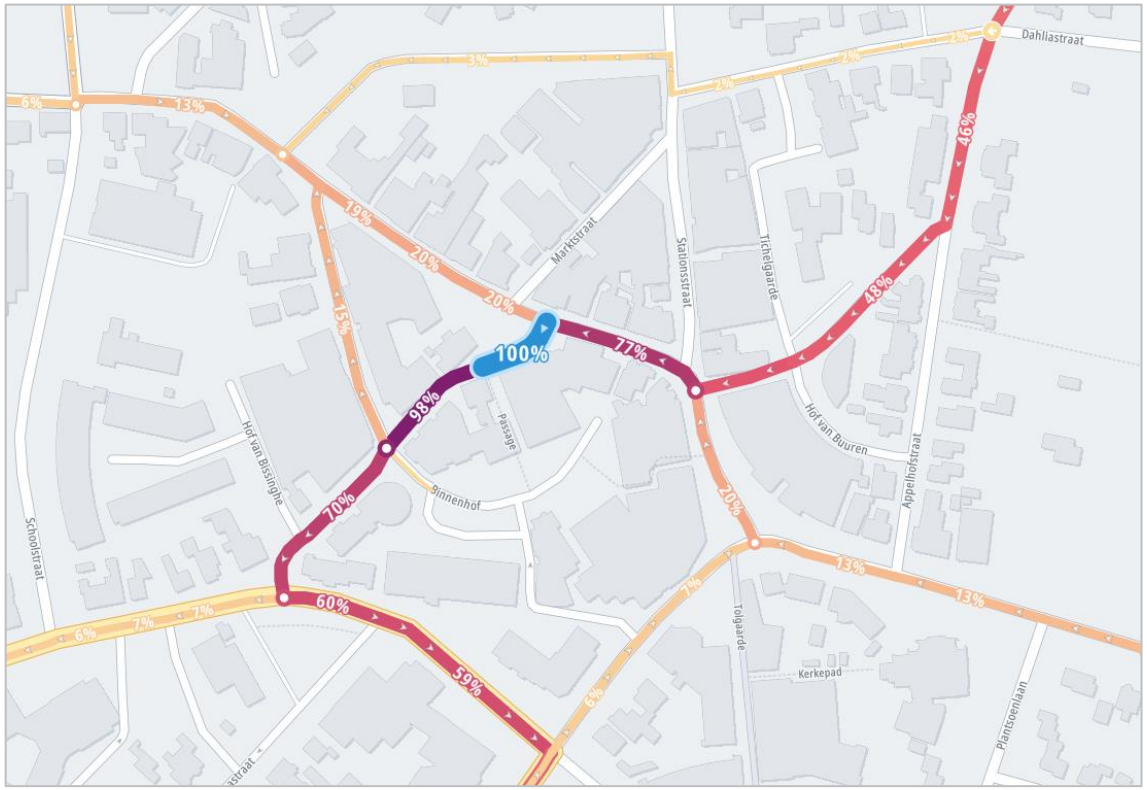
Avondspits (16.00 – 18.00u)

Selected Link – Marktstraat

Gemiddelde werkdag en weekenddag 2024



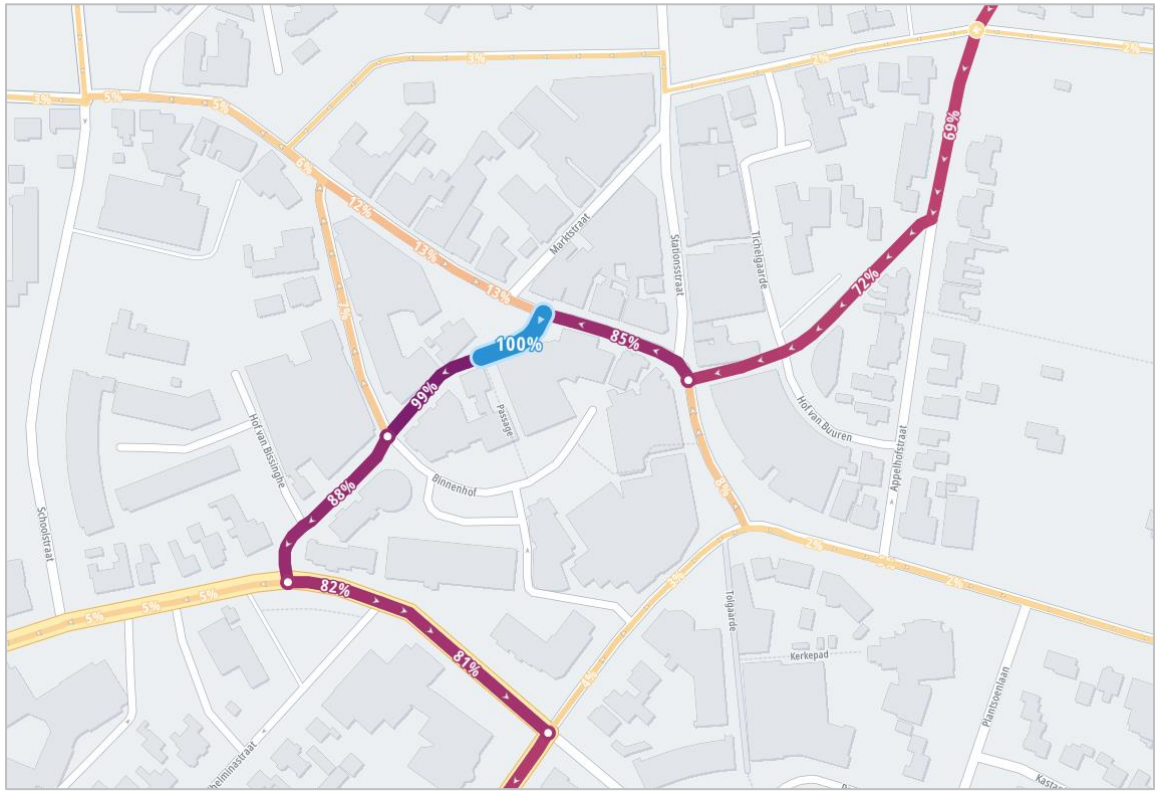
Gemiddelde werkdag 2024



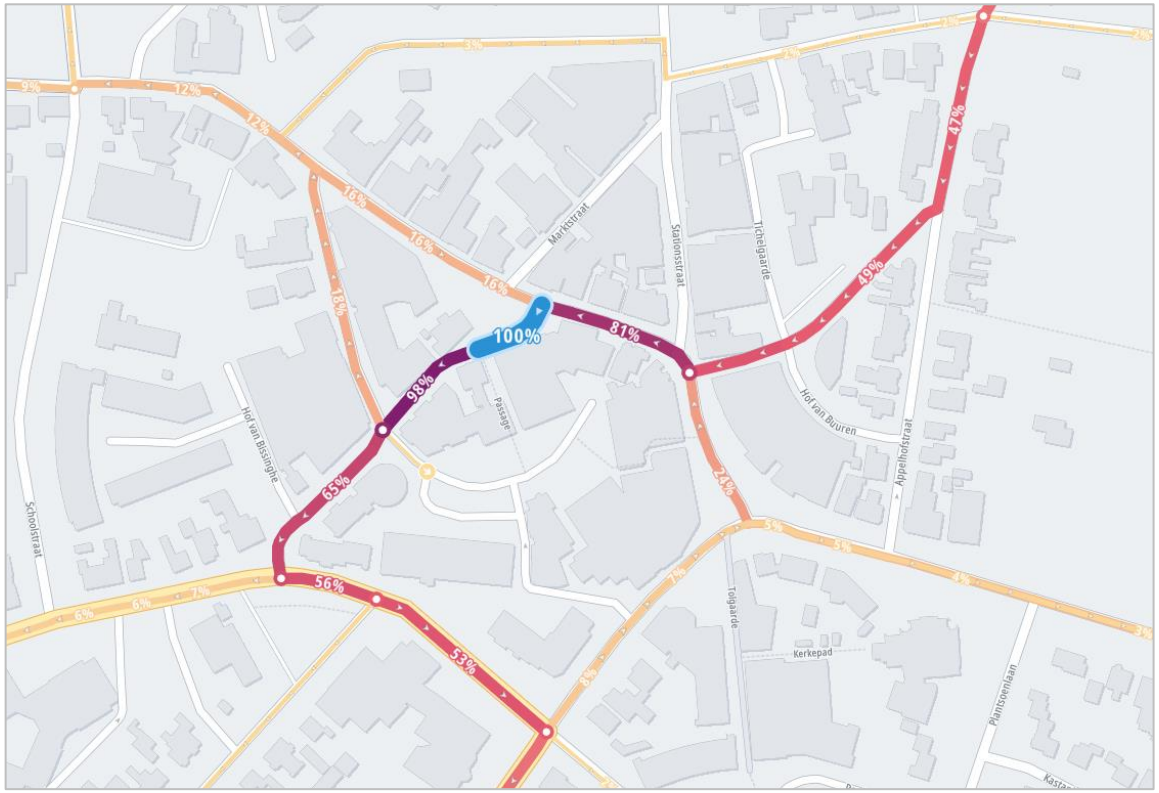
Gemiddelde weekenddag 2024

Selected Link – Marktstraat

Ochtend- en avondspits werkdag 2024



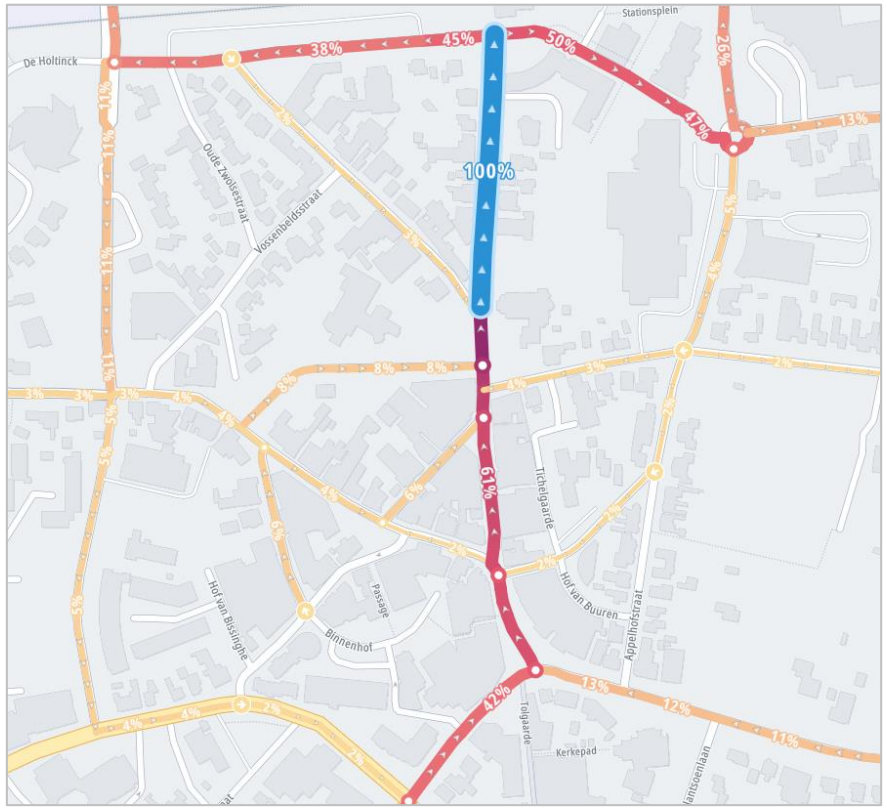
Ochtendspits (07.00 – 09.00u)



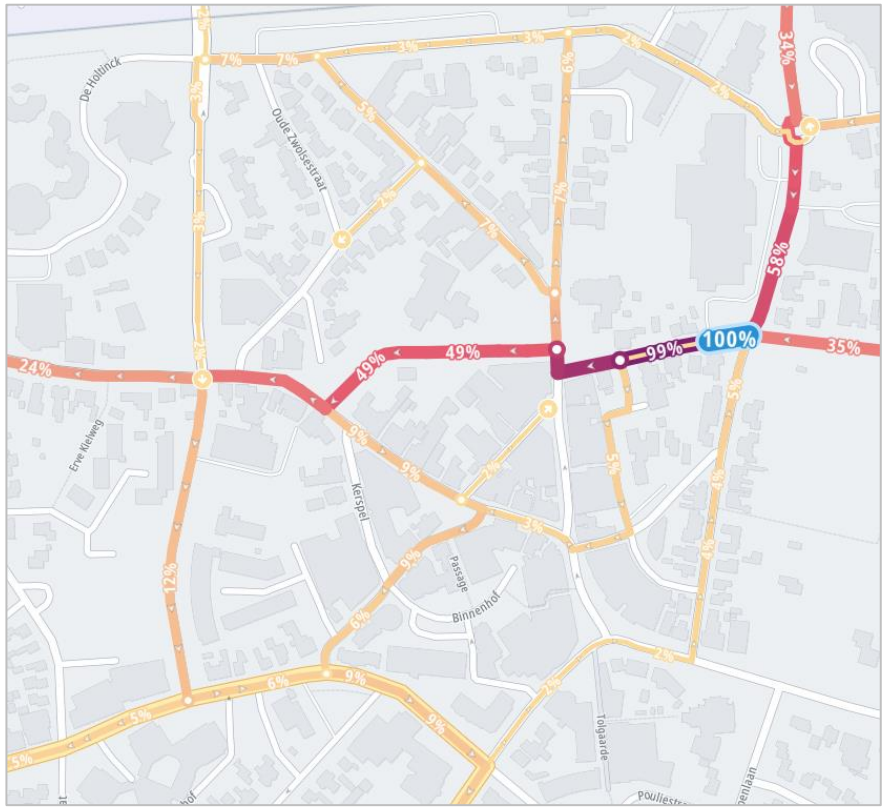
Avondspits (16.00 – 18.00u)

Selected Link – Invalswegen centrum

Gemiddelde weekdag 2024



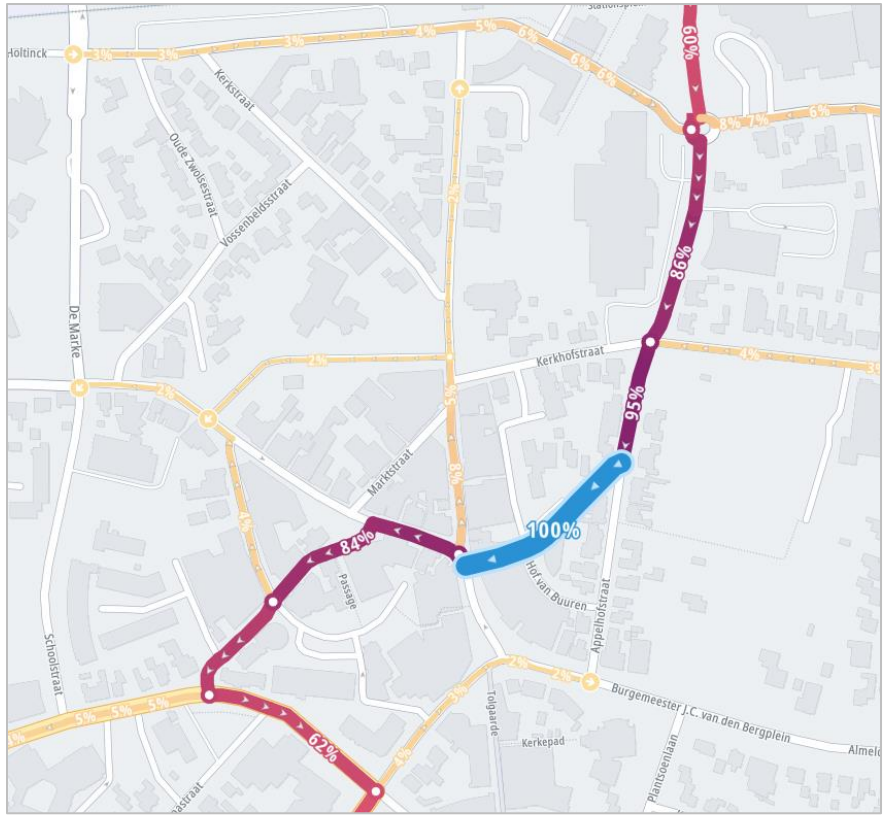
Stationsstraat



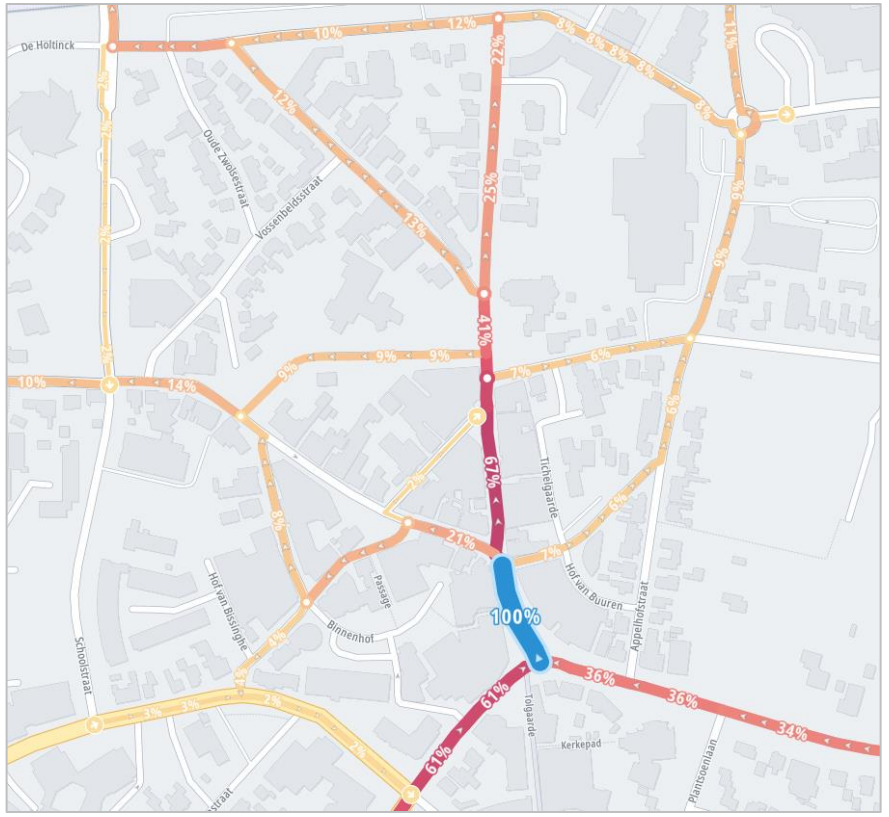
Kerkhofstraat

Selected Link – Invalswegen centrum

Gemiddelde weekdag 2024



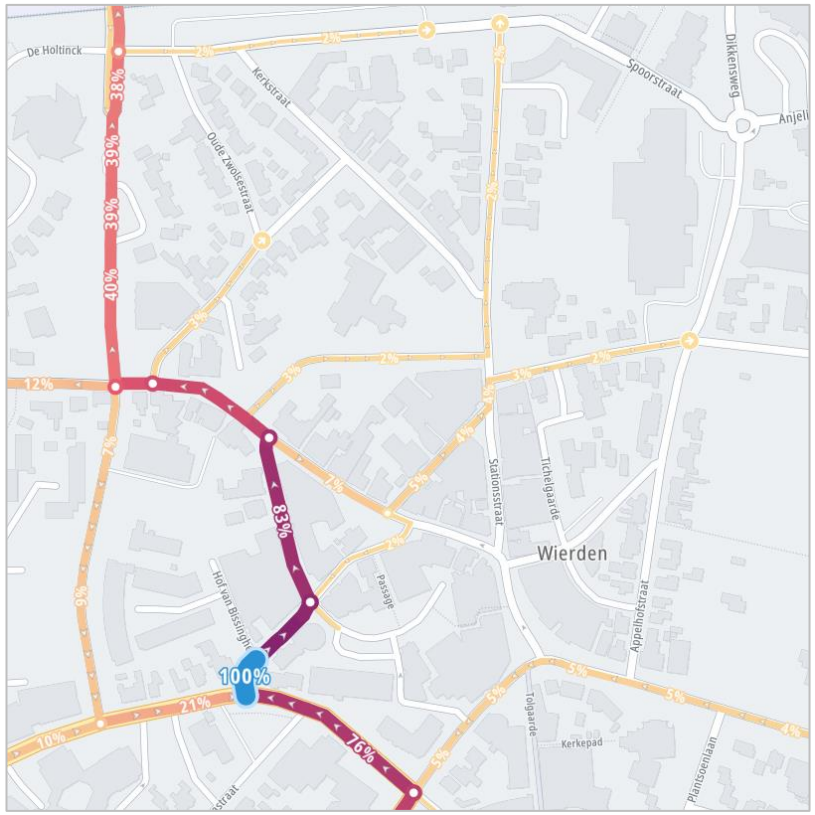
Appelhofdwarsstraat



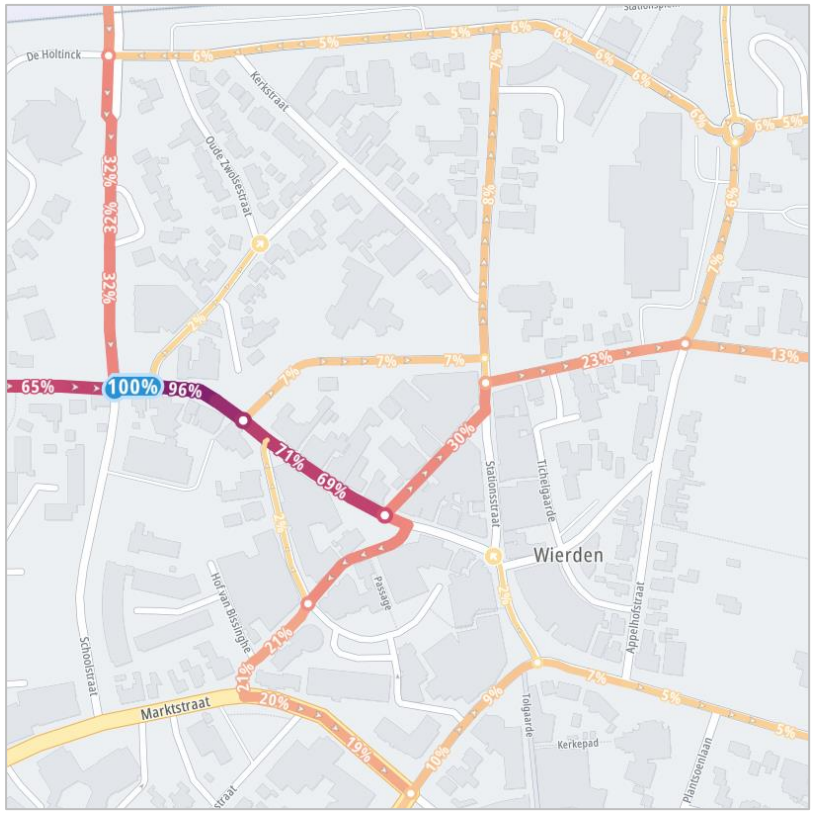
Burgemeester J.C. van Den Bergplein

Selected Link – Invalswegen centrum

Gemiddelde weekdag 2024



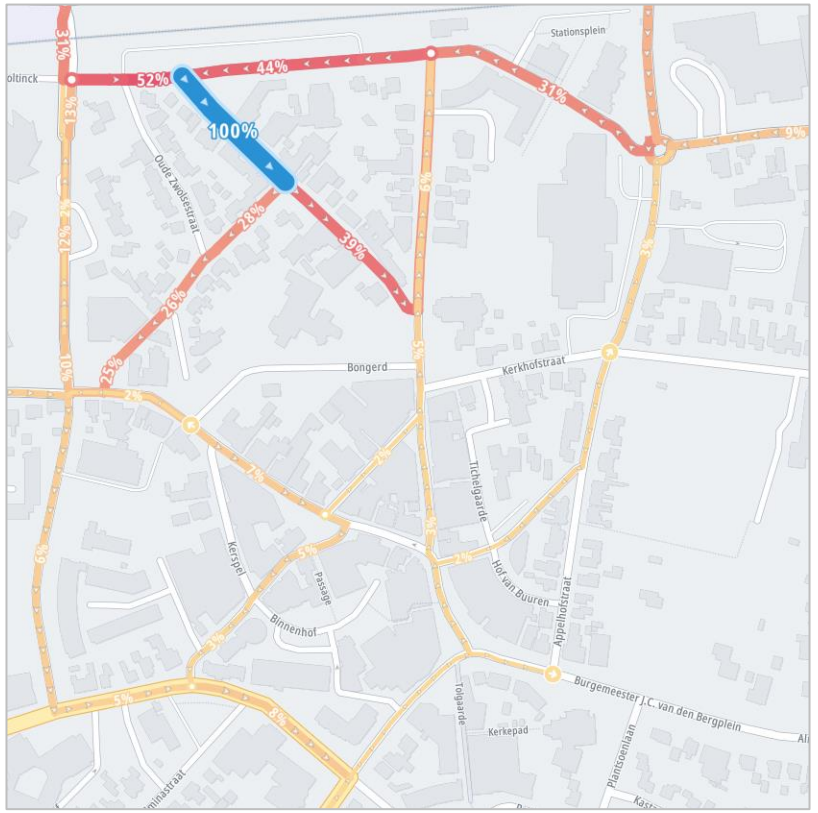
Marktstraat



Nijverdalsestraat

Selected Link – Invalswegen centrum

Gemiddelde weekdag 2024



Kerkstraat