

Herinrichting kruispunt Dikkenweg – Dahliastraat – Appelhofstraat – Kerkhofstraat (Wierden)

Reactienota

Uitvoeringsproject Mobiliteitsplan

Informatiepagina

2

Titel:	Herinrichting kruispunt Dikkensweg – Dahliastraat – Appelhofstraat – Kerkhofstraat (Wierden) <i>Reactienota</i>
Status	Definitief
Datum:	Mei 2025
Opgesteld door:	Afdeling Ruimtelijk Beheer en Realisatie Cluster Verkeer en Mobiliteit

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1. Aanleiding	4
1.2. Wat is het plan in hoofdlijnen?	4
1.3. Wat staat er in deze reactienota?	4
2. Beantwoording reacties/vragen	5
3. Wijzigingen op het ontwerp	12

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Op dinsdag 1 april is het een informatiebijeenkomst gehouden over de herinrichtingsplannen voor het kruispunt Dikkensweg – Dahliastraat – Appelhofstraat – Kerkhofstraat in Wierden. Tijdens deze informatiebijeenkomst hebben omwonenden, belanghebbenden, belangenorganisaties (onder andere VVN, ouderenbonden) en geïnteresseerden kennis kunnen nemen van het plan.

1.2. Wat is het plan in hoofdlijnen?

Wat is het plan in hoofdlijnen?

- Het 'recht tegenover elkaar' leggen van de Dahliastraat en de Kerkhofstraat
 - De Dahliastraat iets naar het zuiden op te schuiven
- Het realiseren van een kruispuntplateau
- Het 'vergroenen' van de randen van het kruispunt
 - De looproute aan de noordwestzijde van het kruispunt (rondom de grote boom) te verleggen, zodat er op het kruispunt meer 'rust' ontstaat.

1.3. Wat staat er in deze reactienota?

Tijdens (en na) de informatiebijeenkomst konden reacties worden gegeven op het plan. Al deze reacties zijn verzameld en beoordeeld. In deze reactienota is op alle reacties een antwoord geformuleerd en aangegeven of dit heeft geleid tot een wijziging van het plan.

2. Beantwoording reacties/vragen

In onderstaande tabel zijn de reacties beschreven die tijdens de informatie-avond zijn gegeven. Daarnaast hebben wij ons antwoord daarop beschreven en of de reactie hebben geleid tot wijzigingen van het plan.

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
1	Route wordt gebruikt als sluiproute vanaf A35/N35 richting Wierden-Noord / Hoge Hexel	We zien dat de route via de Rijssenseweg, Burgemeester J.C. van den Bergplein en de Appelhofstraat wordt gebruikt door verkeer dat door Wierden rijdt en een herkomst of bestemming heeft ten noorden en zuiden van Wierden. Gezien de ligging van de tunnel onder het spoor is dit niet direct onlogisch. We denken dat dit ook te maken heeft met de afwikkelcapaciteit van de N35 rondom de aansluiting Wierden-West. Wanneer het traject van de N35 Nijverdal-Wierden (verlegging en realisatie 2x2 rijbanen) een deel van dit knelpunt wordt opgelost. Er is nog geen duidelijkheid wanneer dit project wordt gestart.	Nee
2	Aantal voertuigen 9.000 st/etmaal	Uit recente (2024) uitgevoerde tellingen blijkt dat op de Appelhofstraat (gedeelte eenrichtingsverkeer) ongeveer 2.900 motorvoertuigen rijden op een gemiddelde werkdag. Op het gedeelte tussen de Dahliastraat en de Appelhofdwarsstraat rijden ongeveer 3.850 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag. Op de Dikkensweg rijden gemiddeld 5.150 motorvoertuigen op een werkdag.	Nee
3	Verbodsborden vrachtauto's nakijken	Op veel wegen rond het centrum geldt een geslotenverklaring voor vrachtverkeer. De handhaving op deze geslotenverklaring is (wegens prioriteitstelling) beperkt. We zien ook dat de geslotenverklaring niet overal compleet is. We doen binnenkort een toets naar de efficiëntie van deze maatregel.	Nee
4	Vrachtauto's kunnen de bocht niet halen	In de huidige situatie hebben vrachtverkeersbewegingen geleid tot verwijderen van paaltjes. Er zijn ook afspraken gemaakt met omliggende bedrijven. De berijdbaarheid voor vrachtverkeer is aandachtspunt geweest bij het ontwerp.	Nee
5	Bochten zijn te krap. Het gaat vooral om de bocht Kerkhofstraat – Appelhofstraat.	In beginsel geldt er een geslotenverklaring voor vrachtverkeer op de Appelhofstraat. Voor een (kleine) vrachtwagen is deze bocht goed te berijden. Het kan wel zo zijn dat de	Nee

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
		vrachtwagen hiervoor meer ruimte nodig heeft dan de eigen weghelft. Dit is gezien het karakter en de functie van de weg acceptabel.	
6	Het verhogen van het kruispunt vermindert de verkeersveiligheid omdat de koplampen van tegenliggers (auto) de bestuurders verblinden, zodat bij de nadering van een kruispunt de verkeerssituatie (m.n. verkeer van links of rechts) niet goed kan worden ingeschat.	Met het realiseren van een kruispuntplateau willen we de passeersnelheid van het kruispunt verlagen. Bij het oprijden van het kruispuntplateau kan het zijn dat koplampen iets omhoog schijnen. Dit is, gezien tal van andere situaties en de aanwezige verlichting, niet hinderlijk.	Nee
7	Bocht Dahlia-Dikkensweg is door vrachtauto's in de huidige situatie niet te maken. Auto's in Dikkensweg moeten terugrijden om de vrachtauto's de Dikkensweg in te laten rijden. De nieuwe situatie maakt dit probleem enkel maar erger doordat de bocht nog scherper is gemaakt in de nieuwe situatie. De straat werd op deze locatie eruit gereden, eerst opgelost met een paaltje, deze is er ook tientallen malen uitgereden, nu betonklinkers gemaakt in gestabiliseerd zand. De vrachtauto's rijden dus nu over de stoep om de Dikkensweg in te kunnen rijden. De bocht is nu 80 gr en wordt 70gr gemaakt nog scherper dan dat deze nu als is. Verzoek; verruimen van de draai voor vrachtauto's. Gaat u maar eens kijken er rijden altijd wel een stuk of 5 vrachtauto's per uur langs dit punt en kunt u zichzelf overtuigen.	Voor een (kleine) vrachtwagen zijn de bochten in deze bocht goed te berijden. Het kan wel zo zijn dat de vrachtwagen hiervoor meer ruimte nodig heeft dan de eigen weghelft. Dit is gezien het karakter en de functie van de weg acceptabel. Voor trekker-opleggers geldt dat zij het hele kruispuntvlak nodig hebben om de bochten te berijden. Dit is gezien de functie van de weg acceptabel. Een kleiner kruispuntvlak ondersteunt het doel van het verlagen van de snelheid.	Nee
	Het verhogen van het kruispunt geeft veel overlast voor veel weggebruikers: vrachtauto's, oudere mensen die fietsen, ambulances, het verhogen hoeft van mij niet.	Met het aanleggen van een kruispuntplateau willen we juist de passeersnelheid van het verkeer verlagen. In combinatie met de andere maatregelen denken wij dat deze situatie veiliger en overzichtelijker wordt.	Nee
9.	Ten eerste heel fijn dat dit onoverzichtelijke kruispunt aangepast wordt. Naar mijn mening zou het pas echt veiliger worden als er stoplichten zouden komen. Het is vaak onduidelijk wie er voorrang heeft als er verkeer van alle kanten komt. Vooral voor jonge fietsende kinderen is dit heel lastig. Ik ben heel benieuwd waarom er niet gekozen is voor een stoplicht.	Verkeerslichten worden vaak geplaatst op zeer drukke kruispunten waar de afwikkelcapaciteit of doorstroming van het verkeer slecht is. Dat is volgens ons hier niet het geval. Daarnaast denken wij dat de kans op het negeren van het verkeerslicht groot is. Dit omdat het lang niet op alle momenten druk is,	Nee
10	Mijn man en ik zeggen al langer tegen elkaar: er moeten hier haaiantanden komen!! Mensen hebben geen idee wat ze moeten doen, lijken alle verkeersregels te zijn vergeten, het gaat steeds maar net goed ...	Wij kiezen er bewust voor om geen voorrangregeling in te stellen op het kruispunt. Met het instellen van een voorrangregeling wordt (logischerwijs) voorrang gegeven aan een bepaalde rijrichting. De hoofdrichting op het kruispunt is de noord-zuid richting (en omgekeerd). Het lijkt dan logisch om hier een voorrangrichting van te maken. Bij het instellen van de voorrangregeling geldt in het algemeen dat de snelheid van het verkeer op het kruispunt toeneemt. We zien op dit kruispunt juist graag een lagere passeersnelheid, waarbij er meer overzicht wordt gecreëerd. Daarom creëren we een kruispunt waarbij de wegen meer recht tegenover elkaar komen te liggen. Met het realiseren van een kruispuntplateau willen we zorgen dat de passeersnelheid op en rond het kruispunt verlaagd.	Nee
11	Mogelijkheid om Appelhofstraat-Dikkensweg een voorrangsweg te maken (goedkope oplossing om te kijken of dit werkt)		
12	Is een voorrangsweg of een rotonde niet een optie?	De ruimte voor de aanleg van een rotonde is er niet. Bij de realisatie van een rotonde moet worden gedacht aan het ruimtegebruik tenminste zoals bijvoorbeeld bij de rotonde	Nee

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
		Anjerlierstraat – Dikkensweg – Stationsplein – Van Kregten Tunnel of de rotonde Almelo-sestraat – Akeleistraat – Kastanjelaan.	
13	Smaller maken is geen oplossing want er zijn personen die de bocht nu al niet kunnen halen, zonde van het geld om dit smaller te maken. Rotonde is misschien een oplossing maar de ruimte is beperkt hiervoor denk ik.	Het versmallen van de weg is eigenlijk alleen van toepassing op de Dahliastraat. We passen nu een wegbreedte toe waarbij, bij tegemoetkomend verkeer, verkeer achter de fietser moet blijven. Het vervolg van de Dahliastraat is eigenlijk te breed.	Nee
14	Blijft hetzelfde kruispunt. Zonde van het geld. Oplossing rotonde of stoplichten.	Het toepassen van een kruispuntplateau zorgt ervoor dat de snelheid van het verkeer (dus auto's, maar fietsers) wordt afgeremd. Hierdoor ontstaat er meer tijd om op elkaar te anticiperen.	
15	Snelheid van automobilisten rond de 70-80km/h	Uit resultaten van recent (2024) uitgevoerde tellingen blijkt dat de V85-snelheid (de snelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overschreven) op de Appelhofstraat 37 km/uur is. Op de Dikkensweg is deze V85-snelheid 40 km/uur. Uit de resultaten is ook af te leiden dat er ook extremen plaatsvinden. Deze zorgen naar verwachting voor overlast en het gevoel van onveiligheid. <i>Waarom wordt gekeken naar de V85-snelheid?</i> Dat is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet en door 15% wel wordt overschreden. Dit wordt gedaan om "extremen" uit de meting te halen. Er zijn altijd weggebruikers die ondanks de weginrichting te hard (willen) rijden. Deze weggebruikers geven geen reëel beeld van de daadwerkelijke verkeerssituatie. De V85-regel weerspiegelt de snelheid die een ruime meerderheid van automobilisten als redelijk en veilig ervaart. Zodra de V85 in de buurt ligt van de maximumsnelheid kan worden aangenomen dat de betreffende weg goed ingericht is en dat geen aanvullende verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn.	Nee
16	Rem het verkeer af in de omliggende straten vóór het kruispunt zodat er niet te hard wordt gereden.	Uit de resultaten van de tellingen blijkt dat de V85-snelheid (zie boven) iets hoger ligt dan de maximumsnelheid. Wij vinden het daarom belangrijker om de snelheid op en rond het kruispunt te verlagen.	Nee
17	Maak de drempels niet te hoog i.v.m. lawaai van aanhangers etc.	Het kruispuntplateau wordt aangelegd conform de landelijke richtlijnen (CROW). De op- en afgang zijn 12 cm hoog en hebben een lengte van 1,50 meter.	Nee
18	Drempels verderop in de Dahliastraat als snelheidsremmers	Het herinrichten van de Dahliastraat maakt geen onderdeel uit van dit project. In het mobiliteitsplan zijn (door de gemeenteraad) prioriteiten gesteld. Daarbij is ook gesteld dat de projecten uit het oude mobiliteitsplan met prioriteit moeten worden opgepakt. In de uitvoeringsagenda voor 2025 en 2026 is de Dahliastraat niet opgenomen.	Nee

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
19	Ik ben positief dat dit kruispunt wordt heringericht. Het is vaak verwarrend qua voorrang. Als van alle wegen verkeer komt, is het meestal het recht van de sterkste (meeste durf) wie als eerste gaat.	-	Nee
20	Gemeente doet dit alleen voor de doorstroming	De maatregelen zijn bedacht met als doel het verbeteren van de verkeersveiligheid.	Nee
21	Door de Dikkensweg naar de Appelhofstraat wordt, als het wat rustiger is op straat, heel hard gereden omdat deze wegen mooi in elkaars verlengde liggen. Met het recht maken van de Dahliastraat naar de Kerkhofstraat zal hierdoor de snelheid ook in deze straten toenemen met meer kans op grote ongelukken tot gevolg. Het handhaven van de rare slungel in de huidige situatie zorgt er juist voor dat mensen attenter zijn bij het kruisen van het verkeerspunt.	Het toepassen van een kruispuntplateau zorgt ervoor dat de snelheid van het verkeer (dus auto's, maar ook fietsers) wordt afgeremd. Hierdoor ontstaat er meer tijd om op elkaar te anticiperen.	Nee
22	Gevaar voor fietsers door de versmalling van het verkeersplateau en de rijbaan	Het versmallen van de weg is eigenlijk alleen van toepassing op de Dahliastraat. We passen nu een wegbreedte toe waarbij, bij tegemoetkomend verkeer, verkeer achter de fietser moet blijven. Het vervolg van de Dahliastraat is eigenlijk te breed.	Nee
23	Fietsers op de rijbaan is gevaarlijk	De ruimte om fietsers te scheiden van het gemotoriseerde verkeer is er niet. De beschikbare ruimte is hiervoor te beperkt. Ook merken we hierbij op dat wanneer fietsers worden geschieden van het autoverkeer, de 'conflictpunten' juist na het kruispunt komen te liggen. Fietsers moeten ook weer naar de rijbaan worden geleid.	Nee
24	Maak een fietsstrook voor de veiligheid van de fietsers	We kiezen in de directe omgeving van het centrum er bewust voor om geen rode fietsstroken aan te leggen. Dit geeft een weg een 'meer doorstromend' uiterlijk. Dat willen we juist op deze locatie niet.	Nee
25	Voor fietsers blijft het onveilig in het nieuwe plaatje. Auto's geven geen ruimte aan fietsers. De rijbanen lijken nog smaller te worden. Het zebrapad ligt te dicht op de kruising. Kunnen fietsers gescheiden worden van het autoverkeer?	Het toepassen van een kruispuntplateau zorgt ervoor dat de snelheid van het verkeer (dus auto's, maar ook fietsers) wordt afgeremd. Hierdoor ontstaat er meer tijd om op elkaar te anticiperen. Het versmallen van de weg is eigenlijk alleen van toepassing op de Dahliastraat. We passen nu een wegbreedte toe waarbij, bij tegemoetkomend verkeer, verkeer achter de fietser moet blijven. Het vervolg van de Dahliastraat is eigenlijk te breed. De ruimte om fietsers te scheiden van het gemotoriseerde verkeer is er niet. De beschikbare ruimte is hiervoor te beperkt. Ook merken we hierbij op dat wanneer fietsers worden geschieden van het autoverkeer, de 'conflictpunten' juist na het kruispunt komen te liggen. Fietsers moeten ook weer naar de rijbaan worden geleid. Het zebrapad ligt hier bewust iets net noorden van het kruispunt. Zo heeft verkeer dat het kruispunt net gepasseerd is voldoende tijd/ruimte om te anticiperen op eventuele	Nee

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
		voetgangers. Vaak liggen de zebrapaden nog dicht op het kruispunt. In deze situatie is dat juist bewust niet gedaan om te het kruispunt niet 'te complex' te maken.	
26	Wanneer de weg smaller wordt, is er dan nog wel genoeg ruimte voor fietsers? Evenals de ophoging, is dit ook wel in het belang van fietsers?	Het versmallen van de weg is eigenlijk alleen van toepassing op de Dahliastraat. We passen nu een wegbreedte toe waarbij, bij tegemoetkomend verkeer, verkeer achter de fietser moet blijven. Het vervolg van de Dahliastraat is eigenlijk te breed. Het toepassen van een kruispuntplateau zorgt ervoor dat de snelheid van het verkeer (dus auto's, maar ook fietsers) wordt afgeremd. Hierdoor ontstaat er meer tijd om op elkaar te anticiperen.	Nee
27	Graag zebra's rondom op plateau	Bij een zebrapad (voetgangersoversteekplaats) hebben voetgangers voorrang op passerend autoverkeer. In de praktijk zien we dat voetgangers in veel situaties geen voorrang krijgen. Bestuurders hebben ervaring of er veel of weinig gebruik gemaakt wordt van een zebrapad. Indien een zebra weinig gebruikt wordt gaan bestuurders er minder op letten en is de kans groot dat een overstekende voetganger niet opgemerkt wordt. Dit is de schijnveiligheid van een zebrapad. De meest gebruikte oversteeklocatie is die aan de noordzijde van het kruispunt. Hier ligt nu een zebrapad. Deze handhaven we. De overige oversteekpunten worden minder gebruikt.	Nee
28	Verzoek is om op verschillende punten zebra's toe te voegen: rondom het bovengenoemde kruispunt 4x zebra's toevoegen en een zebra toevoegen tussen de Jumbo en het zwembad en 2 ter hoogte van Van Buuren en AH.		
29	Realiseren van een voetgangersgebied tussen het kruispunt Dahliastraat en de rondte richting de tunnel	Dit betekent dat de rijbaan wordt afgesloten voor het gemotoriseerde verkeer. Dat is niet wenselijk.	Nee
30	Graag het voetpad van de Appelhofdwarstraat - Dikkensweg aan de westkant rechtdoor laten oversteken zodat voetgangers kunnen oversteken (langs de eik)	Aan de westzijde van het kruispunt hebben we er bewust voor gekozen om de oversteekmogelijkheid voor voetgangers iets verder van het kruispunt af te leggen. Dit om rondom de grote boom en de geparkeerde voertuigen op het parkeerterrein en aan de Kerkhofstraat en zo 'rustig' mogelijk beeld te creëren. We zijn ons ervan bewust dat ook aan deze zijde van het kruispunt wordt overgestoken. We denken echter dat ook met de oversteekmogelijkheid iets verder van het kruispunt er een veilige oversteek is. Daarnaast speelt mee dat om een goede oversteek bij het kruispunt te creëren en één of twee parkeerplaatsen moeten verdwijnen. Dat vinden we niet wenselijk.	Nee
31	Zorg ervoor dat voetgangers veilig kunnen oversteken	Aan de noordzijde van het kruispunt is een zebrapad aanwezig. Op de oostelijke en zuidelijke kruispunttak is oversteken op het kruispuntplateau mogelijk. Aan de westzijde van het kruispunt hebben we er bewust voor gekozen om de oversteekmogelijkheid voor voetgangers iets verder van het kruispunt af te leggen.	Nee

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
32	Parkeervakken bij sporthal niet overlaten steken over nieuw trottoir i.v.m. dan beperkte breedte	De parkeervakken op het parkeerterrein zijn al extra diep. Het trottoir wordt 1,80 meter breed. Bij eventuele 'overhang' blijft er nog voldoende passeerruimte voor voetgangers over.	Nee
33	Mogelijk graven / grafzerken in groenstrook	Hier is voorafgaand aan het ontwerp onderzoek naar gedaan.	Nee
34	Grasperk rond de eik niet verkleinen (i.v.m. intrekken regenwater in de bodem)	Het grasperk rondom de eik wordt niet verkleind. Het wordt opnieuw ingepland met groen en zelfs vergroot.	Nee
35	Pas op voor wortelbeschadiging van de eik tijdens de werkzaamheden	Hier wordt rekening mee gehouden.	Nee
36	Geen bomen meer weghalen aan de kant van het kerkhof (eventueel opsnoeien)	Er worden geen bomen verwijderd aan de zijde van het kerkhof.	Nee
37	Het weghalen van de rododendrons op de hoek Kerkhofstraat-Dahliastraat zal de automobilist in de Kerkhofstraat eerder doen beslissen gas bij te geven omdat hij kan zien dat er geen verkeer van rechts komt. Dit is in de huidige situatie niet het geval, de automobilist die van de Kerkhofstraat komt moet stoppen bij het kruispunt om de hoek te kunnen kijken of er verkeer komt uit de Dahliastraat. Het weghalen van de rododendrons zorgt voor een onveiliger situatie! Verzoek: herplaatsen rododendrons.	Het verwijderen van de groenstrook heeft als doel om de Dahliastraat tegenover de Kerkhofstraat te kunnen leggen. We kunnen ons voorstellen dat het lijkt alsof er meer overzicht komt. Dit zal mogelijk ook zo zijn. Met het aanleggen van een kruispuntplateau willen we juist de passeersnelheid van het verkeer verlagen. In combinatie met de andere maatregelen denken wij dat deze situatie veiliger en overzichtelijker wordt.	Nee
38	Is er een evaluatie na een aantal jaar met de bewoners	Er is geen evaluatie gepland na verloop van tijd. We denken met de huidige inrichting een meer veilige inrichting te realiseren.	Nee
39	Ik ben positief dat dit kruispunt wordt heringericht. Het is vaak verwarrend qua voorrang. Als van alle wegen verkeer komt, is het meestal het recht van de sterkste (meeste durf) wie als eerste gaat. Verder wil ik graag nog meegeven: Denk bij de herinrichting ook aan de zichtbaarheid. Ik rijd er dagelijks langs en mij valt op dat verkeer komend uit de Appelhofdwaarsstraat vaak geen voorrang verleent aan (van rechts komend) verkeer uit de Dahliastraat, men mindert zelfs geen snelheid! De bochten zijn op dit moment vrij krap om met de auto te nemen, vooral van Dahliastraat naar Dikkensweg, en andersom.	We verschuiven bij de herinrichting van dit kruispunt de Dahliastraat iets meer naar het zuiden. Hierdoor komen de kruisende wegen meer recht tegenover elkaar te liggen. Hierdoor ontstaat ook meer uitzicht en overzicht. Het verduidelijkt de gelijkwaardigheid op het kruispunt. Het toepassen van een kruispuntplateau zorgt ervoor dat de snelheid van het verkeer (dus auto's, maar ook fietsers) wordt afgeremd. Hierdoor ontstaat er meer tijd om op elkaar te anticiperen. Door het meer tegenover elkaar leggen van de wegen denk wij dat de bochten ook beter berijdbaar zijn. Het aanleggen van grotere bochten (bochtstralen) leidt vaak ook weer tot een hogere snelheid.	Nee

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
40	Tip: graag ook kijken naar de muur bij in-/uitrit van de parkeerplaats bij de Jumbo. Je hebt vanaf de uitrit de weg op geen zicht op verkeer van rechts (verkeer vanaf de rotonde). De muur is te hoog. Hierdoor moet je met de neus de weg op, wachten op toch nog een auto of fietser van rechts, terwijl het verkeer van links er weer aankomt.	Volgens ons is bij het uitrijden van het parkeerterrein voldoende zicht. Wanneer bestuurders met hun voertuig doorrijden tot aan de wegkant, en dus met de neus van het voertuig gebruik maakt van het trottoir, is er volgens ons voldoende zicht. Wanneer voetgangers gebruik maken van het trottoir moeten automobilisten hen voor laten gaan. Het is namelijk een uitrit, daarom moet ook voetgangers doorgang worden verleend.	Nee
41	De muur bij de oprit van de Jumbo verlagen of verwijderen, hierdoor moet je met de neus van de auto op het wegdek staan om het verkeer van de rotonde aan te zien komen		
42	Verzoek is om het gebied vanaf dit kruispunt tot aan de AH in te richten als winkel-/woonerf. Hierdoor wordt de auto gast in dit gebied en moet de voetganger en fietsers voorrang verlenen. De auto heeft voorrang op de snelweg, de voetgangers en fietser in woon- en winkelgebieden.	Het betreft een gebied waar verschillende bestemmingen liggen. Het is in dit gebied van belang dat verkeersdeelnemers rekening met elkaar houden. Het inrichten als woonerf heeft bijvoorbeeld tot gevolg dat er geen trottoirs aanwezig mogen zijn. Dat is volgens ons niet wenselijk.	Nee
43	Het geld kan beter worden besteed aan de veiligheid van de Grote Maatweg. Dit is al jaren een route voor sluipverkeer en wordt vaak te hard gereden	In het mobiliteitsplan zijn (door de gemeenteraad) prioriteiten gesteld. Daarbij is ook gesteld dat de projecten uit het oude mobiliteitsplan met prioriteit moeten worden opgepakt. In de uitvoeringsagenda voor 2025 en 2026 is de Grote Maatweg niet opgenomen.	Nee
44	De rotonde bij de oude Jysk aanpassen. Velen snappen de haaiantanden niet en rijden je bijna aan of het zebrapad. Bij de AH stoppen doen er weinig het is altijd maar de vraag of ze stoppen bij het oversteken.	De verkeersveiligheid rondom de rotonde Van Kregten Tunnel – Anjerliërstraat – Dikensweg – Stationsplein is een belangrijk knelpunt. Op dit moment loopt er een verkeersstudie naar de mogelijkheden voor het aanleggen van bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden langs de rotonde.	Nee
45	Heel goed dat de gemeente dit kruispunt aanpakt.	-	Nee

3. Wijzigingen op het ontwerp

De reacties zijn allemaal beoordeeld. De opmerkingen hebben niet geleid tot wijzigingen in het ontwerp. Een aantal onderdelen zullen in de uitvoering verdere aandacht hebben. Hieronder lichten we nog twee onderwerpen toe waar veel vragen over zijn gesteld.

Hoeveelheid verkeer

Veel opmerkingen gaan over de hoeveelheid verkeer op de route Appelhofstraat – Dikkensweg. Vooral bewoners vinden de hoeveelheid verkeer en de snelheid van het verkeer storend.

We zien dat de route via de Rijssenseweg, Burgemeester J.C. van den Bergplein en de Appelhofstraat wordt gebruikt door verkeer dat door Wierden rijdt en een herkomst of bestemming heeft ten noorden en zuiden van Wierden. Gezien de ligging van de tunnel onder het spoor is dit niet onlogisch. We denken dat dit ook te maken heeft met de afwikkelcapaciteit van de N35 rondom de aansluiting Wierden-West. Wanneer het traject van de N35 Nijverdal-Wierden (verlegging en realisatie 2x2 rijbanen) een deel van dit knelpunt wordt opgelost. Er is echter nog geen duidelijkheid wanneer dit project wordt gestart.

De Anjelierstraat en Akeleistraat zijn, op basis van onze visie mobiliteitsplan, wegen van een hogere rangorde. Deze wegen zijn meer geschikt of moeten meer geschikt worden gemaakt voor de afwikkeling van het verkeer. Ook liggen enkele knelpunten.

Opmerkingen over de hoeveelheid verkeer begrijpen we. Ook vinden we dat het niet direct onveilig of onwenselijk is. De Appelhofstraat en Dikkensweg maken immers wel onderdeel uit van het 'rondje om het centrum' en maken onderdeel uit van de parkeerroute.

Op dit moment zijn we ook bezig met een studie om de verkeersveiligheid op en rond de rotonde Van Kregten Tunnel – Akeleistraat – Dikkensweg – Stationsplein te verbeteren. Bij deze studie betrekken we uiteraard ook de wenselijke verkeersstructuur uit onze visie en proberen we dit in het ontwerp naar voren te laten komen. Deze verkeerstudie is op dit moment nog niet zover dat er al een ontwerp ligt. De communicatie rondom dit project wordt later opgestart.

Oversteken voetgangers

De meest gebruikte oversteeklocatie is die aan de noordzijde van het kruispunt. Hier ligt nu een zebrapad. Deze handhaven we. De overige oversteekpunten worden minder gebruikt.

Bij een zebrapad (voetgangersoversteekplaats) hebben voetgangers voorrang op passerend autoverkeer. In de praktijk zien we dat voetgangers in veel situaties geen voorrang krijgen. Bestuurders hebben ervaring of er veel of weinig gebruik gemaakt wordt van een zebrapad. Indien een zebra weinig gebruikt wordt gaan bestuurders er minder op letten en is de kans groot dat een

overstekende voetganger niet opgemerkt wordt. Dit is de schijnveiligheid van een zebrapad.

De oversteken aan de oost en zuidzijde van het kruispunt liggen op gelijke hoogte met het kruispuntplateau.

Aan de westzijde van het kruispunt hebben we er bewust voor gekozen om de oversteekmogelijkheid voor voetgangers iets verder van het kruispunt af te leggen. Dit om rondom de grote boom en de geparkeerde voertuigen op het parkeerterrein en aan de Kerkhofstraat en zo 'rustig' mogelijk beeld te creëren. We zijn ons ervan bewust dat ook aan deze zijde van het kruispunt wordt overgestoken. We denken echter dat ook met de oversteekmogelijkheid iets verder van het kruispunt er een veilige oversteek is.

Daarnaast speelt mee dat om een goede oversteek bij het kruispunt te creëren en één of twee parkeerplaatsen moeten verdwijnen. Dat vinden we niet wenselijk.