

Achtergrond- rapport mobiliteit

Stadsvisie Steenwijk

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Kenmerk: Achtergrondrapport mobiliteit stadsvisie Steenwijk 019658.250805.R1.05
Datum: 21-10-2025
Status: Definitief



Inhoudsopgave

1. Aanleiding en uitgangspunten	4
2. Inventarisatie	8
3. Wat komt er op ons af	24
4. Ambitie	29
5. Verkeerskundige impact en voorgestelde maatregelen richting 2050	43
Bijlagen	52

Samenvatting

Mobiliteit als sleutel voor een toekomstbestendig Steenwijk

De Stadsvisie Steenwijk kijkt vooruit naar 2050 en schetst een stad die groeit en verandert. Hierin vormt mobiliteit een sleutel om deze verandering vorm te geven.

Ambities

De ambities voor alle planontwikkelingen uit de stadsvisie zorgen voor extra druk op het mobiliteitssysteem. De huidige verkeersstructuur kent knelpunten, zoals hoge verkeersdruk door het centrum en ontbrekende fietsverbindingen. Om deze ontwikkelingen op te vangen zonder te vervallen in een klassieke uitbreiding van de infrastructuur, is een strategische koers opgesteld die focust op het optimaliseren van de bestaande structuur en het wegennet.

Een belangrijke pijler binnen deze aanpak is de gebiedsgerichte benadering via het ABC-model. Door Steenwijk op te delen in A-, B- en C-milieus wordt per gebiedstype gestuurd op het gewenste gebruik van vervoersmiddelen. Deze differentiatie maakt het mogelijk om mobiliteit beter af te stemmen op de functie en inrichting van verschillende delen van de stad. De A-, B- en C-milieus zijn als volgt:

- In **A-milieus** (centrum en de stationsomgeving): de voetganger staat centraal en er wordt ingezet op verblijfskwaliteit en autoluwe inrichting.
- De **B-milieus** (woongebieden rondom het centrum): zijn ingericht voor de fiets als dominante modaliteit.
- In **C-milieus** (stadsranden en langs hoofdwegen): ruimte voor gemengd verkeer met een belangrijkere rol voor de auto en het OV.

Mobiliteitsopgaven

De mobiliteitsopgaven volgen direct uit de ruimtelijke ambities en de inzet op duurzame mobiliteit. Per milieu (A, B, C) liggen uitdagingen:

- In het **A-milieu** vraagt de hoge verkeersdruk in het centrum om het terugdringen van (doorgaand) verkeer.
- In het **B-milieu** ontbreekt op plekken een veilig en fijnmazig fietsnetwerk, dit belemmert het gebruik van actieve vormen van mobiliteit.
- In het **C-milieu** neemt de komende jaren de druk toe op de hoofd-verbindingsroutes. Hier is extra aandacht nodig voor een veilige afwikkeling van gemengd verkeer.

Scenarioanalyse en noodzaak van maatregelen

Er zijn drie scenario's doorgerekend. Daaruit blijkt dat zonder verkeerskundige aanvullende maatregelen de leefbaarheid en bereikbaarheid van Steenwijk onder druk komt te staan. Een integrale aanpak, met gebiedsgericht beleid en de inzet op actieve vormen van mobiliteit, maakt de groei tot 2050 op een toekomstbestendige manier mogelijk.

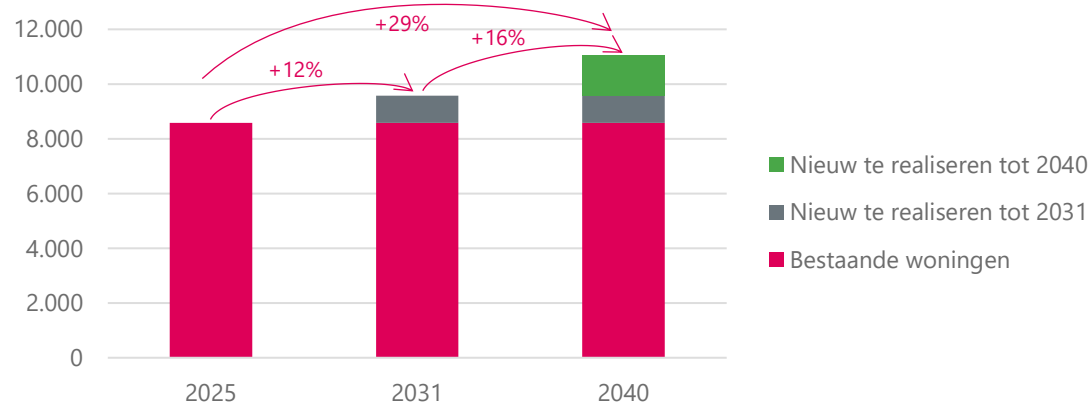
- **Scenario 1: Steenwijk in 2050** dit scenario laat een beperkte verkeersgroei zien, die niet aansluit bij de A-, B- en C-milieus.
- **Scenario 2: Steenwijk 2050 + planontwikkelingen** bestaande knelpunten verergeren, vooral in het centrum en op toegangswegen.
- **Scenario 3: Steenwijk 2050 + planontwikkelingen + verkeerskundige ingrepen** de verkeerskundige ingrepen dragen bij aan de A-, B- en C-milieus.

1. Aanleiding en uitgangspunten

1.1 Aanleiding

Stadsvisie Steenwijk

De gemeente Steenwijkerland werkt aan een Stadsvisie voor Steenwijk. Die visie geeft richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van de stad in de komende twintig jaar. Deze achtergrondrapportage vormt de onderbouwing van het mobiliteitsdeel van de Stadsvisie. In deze rapportage wordt in beeld gebracht wat de ruimtelijke ontwikkelingen betekenen voor het mobiliteitssysteem van de stad Steenwijk.



Figuur 1.1: Woningbouwontwikkelingen Steenwijk

Steenwijk gaat groeien

De gemeente Steenwijkerland heeft de ambitie om tussen 695 en 945 woningen te bouwen voor de lokale woonbehoefte tot 2031. In de regio Zwolle zijn afspraken gemaakt over de invulling van de verstedelijkingsstrategie, waarin Steenwijkerland 1.000 tot 1.500 woningen wil realiseren. Daarnaast is er zowel lokaal als regionaal behoefte aan meer bedrijventerreinen.

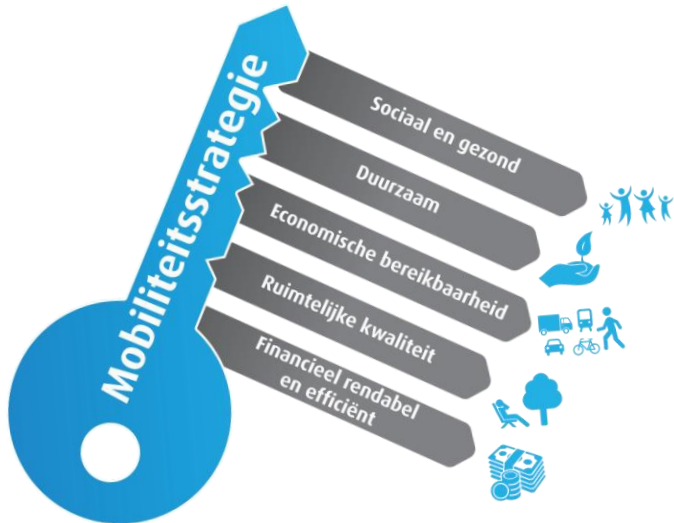
Deze in -en uitbreiding van Steenwijk zorgt voor een andere dynamiek in de stad. Zoveel nieuwe woningen en veranderingen vragen om een duidelijke visie. Hoe gaan we de komende jaren bijvoorbeeld om met de schaarse ruimte en hoe zorgen we ervoor dat het centrum leefbaar en bereikbaar blijft? Deze vragen verdienen sturing. Dit doen we door heldere ambities te formuleren voor Steenwijk in 2050.

In een eerder uitgevoerde studie in opdracht van de gemeente Steenwijkerland is de impact van de ruimtelijke ontwikkelingen op het mobiliteitsnetwerk en de infrastructuur in 2030 en 2040 al eens berekend. Echter zijn door vernieuwde inzichten de uitgangspunten veranderd. Daarom zijn in deze studie opnieuw verkeersmodelberekeningen gedaan om inzicht te krijgen in de effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2050.

1.2 Een integrale benadering

Mobiliteit als sleutel

Mobiliteit speelt een belangrijke rol in het realiseren van verschillende maatschappelijke doelen en biedt daarmee een belangrijke sturingsmogelijkheid. Bijvoorbeeld, door in te zetten op nabijheid en multimodaliteit kan het gebruik van duurzame vervoerswijzen zoals de fiets en het openbaar vervoer worden gestimuleerd. Dit draagt bij aan een betere gezondheid van inwoners en verbetert ook de ruimtelijke kwaliteit en zorgt voor een vermindering van de CO²-uitstoot. Zo wordt mobiliteit een sleutel in het behalen van bredere maatschappelijke ambities.



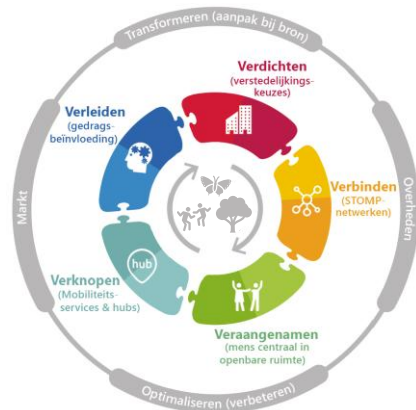
Figuur 1.2: Mobiliteit als sleutel

Slimme mobiliteitswiel als kapstok

Voor het analyseren van bestaand beleid en het opstellen van nieuwe ambities wordt mobiliteit benaderd op een integrale wijze. Daarom is het 'Slimme Mobiliteitswiel' gebruikt als kapstok. Hierin komen verkeerskundige én ruimtelijke aspecten in samenhang tot hun recht.

De volgende thema's zijn uitgewerkt:

1. Verstedelijkingskeuzes (verdichten): afstemming mobiliteit met ruimtelijke verdichting en functiemenging.
2. Netwerken (verbinden): goede aansluitingen op omliggende mobiliteitsnetwerken waarbij er eerst wordt gekeken naar voetganger, fiets en OV en daarna pas naar de auto. Hierbij wordt het STOMP-principe als basis gehanteerd,
3. Mens centraal in de openbare ruimte (veraangename): aantrekkelijke omgeving,
4. Mobiliteits-services & hubs (verknopen): aanbieden van deelmobiliteit en aanvullende voorzieningen,
5. Gedragsbeïnvloeding (verleiden): o.a. met passende parkeernormen,



Figuur 1.3: Slimme mobiliteitswiel

1.3 Uitgangspunten

Strategische Mobiliteitsvisie 'Steenwijkerland duurzaam in beweging' (2020)

Voor het tot stand komen van deze mobiliteitsuitwerking van de Stadsvisie is bestaand beleid als uitgangspunt genomen. Denk hierbij aan onder andere het vastgestelde afwegingskader voor wonen en werken, en het ambitiedocument voor de Spoorzone. Daarnaast zijn de uitkomsten van eerder uitgevoerde mobiliteitsstudies gebruikt.

Deze rapportage sluit zoals gezegd aan op bestaand beleid, en daarmee op de doelen uit de Strategische Mobiliteitsvisie 'Steenwijkerland duurzaam in beweging' (2020). De belangrijkste uitgangspunten uit de Mobiliteitsvisie zijn:

- Groei zonder extra asfalt. De hoofdstructuur voor autoverkeer wordt niet uitgebreid, tenzij het echt niet anders kan. Nieuwe ontwikkelingen moeten zo veel mogelijk passen binnen de bestaande infrastructuur.
- Fiets en voetganger op 1. De stad wordt aantrekkelijker en veiliger ingericht voor voetgangers en fietsers.
- Openbaar vervoer als alternatief. De bereikbaarheid van Steenwijk per trein en bus blijft belangrijk. De Spoorzone speelt hierin een centrale rol.
- Parkeren slim organiseren. Parkeren in de stad moet slimmer en beter worden afgestemd op de omgeving.

De uitgangspunten en ambities zijn gebaseerd, en sluiten aan op, op de volgende vier thema's:

1. **Duurzaam** Steenwijkerland: de bijdrage die mobiliteit levert aan een duurzame ontwikkeling.
2. **Aantrekkelijk** Steenwijkerland: de bijdrage die mobiliteit levert aan prettig wonen en ondernemen.
3. **Gastvrij** Steenwijkerland: de bijdrage die mobiliteit levert aan de aantrekkelijkheid voor bezoekers.
4. Steenwijkerland in de **regio**: de regionale componenten van het mobiliteitsbeleid. Hierbij gaat het om de zaken die we op regionaal niveau willen bereiken dan wel die bijdragen aan de regionale ambities.



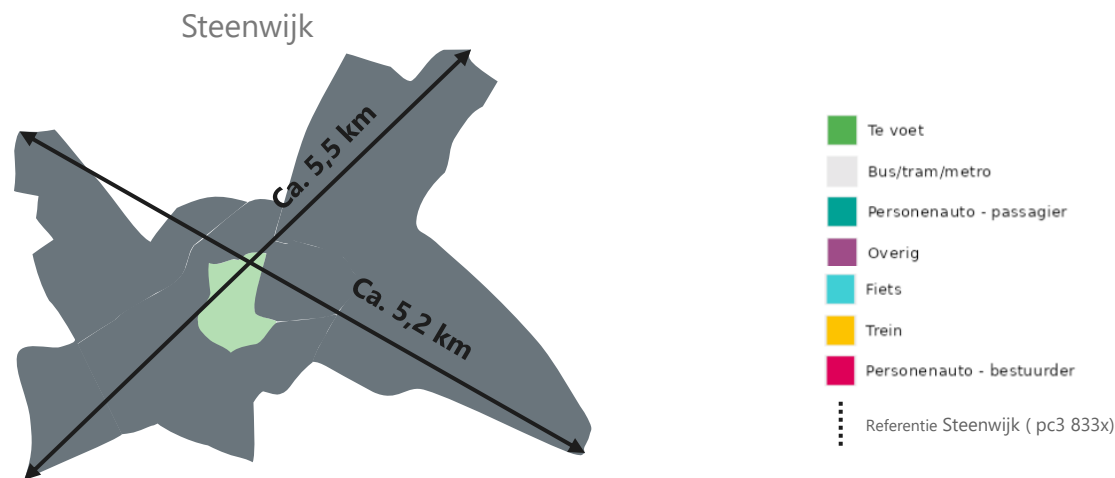
Figuur 1.4: De vier thema's van de Strategische Mobiliteitsvisie Steenwijkerland

2. Inventarisatie

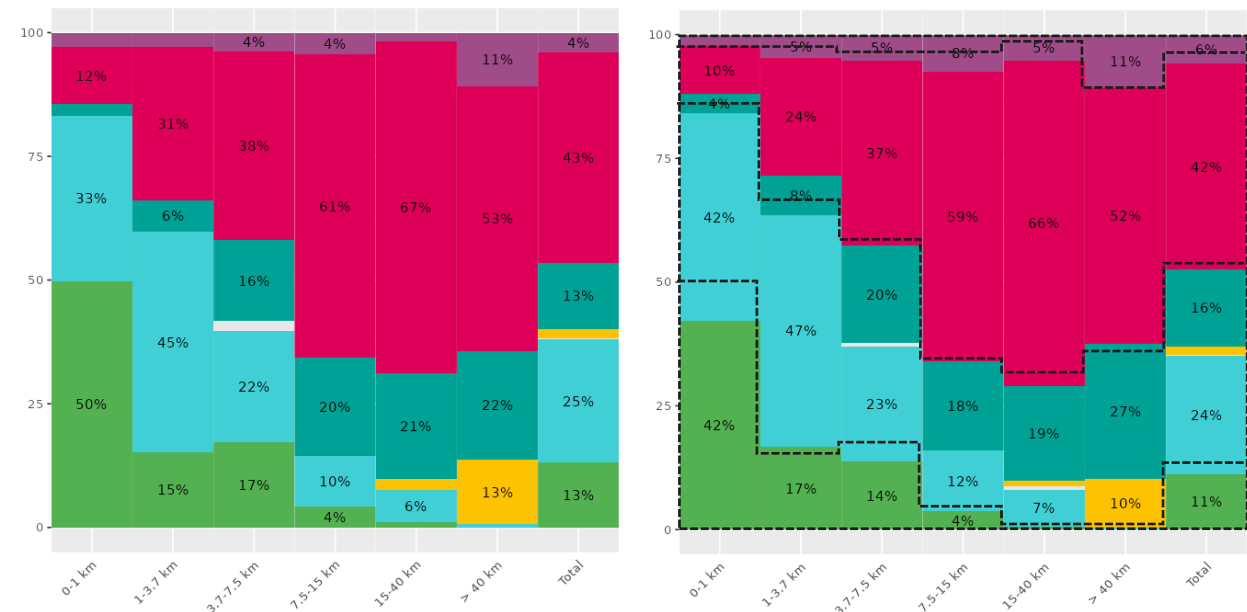
2.1 Mobiliteitsbehoefte

Modal split

Binnen het postcodegebied 833x (Steenwijk en Tuk) kiezen inwoners bij afstanden tot 1 kilometer vooral voor lopen (50%) en fietsen (33%). Naarmate de afstand toeneemt, wordt het gebruik van de auto groter. Vanaf 7,5 kilometer is de auto het dominante vervoermiddel: 61% tot 81% van de verplaatsingen wordt dan per auto afgelegd (inclusief als passagier). Dit laat zien dat er binnen de stad Steenwijk – waar afstanden zelden groter zijn dan 7,5 kilometer (zie ook figuur 2.1) – veel potentie is om het gebruik van actieve vervoerswijzen zoals lopen en fietsen verder te stimuleren. De goede omstandigheden zijn dus aanwezig om mensen te stimuleren hun gedrag te veranderen.



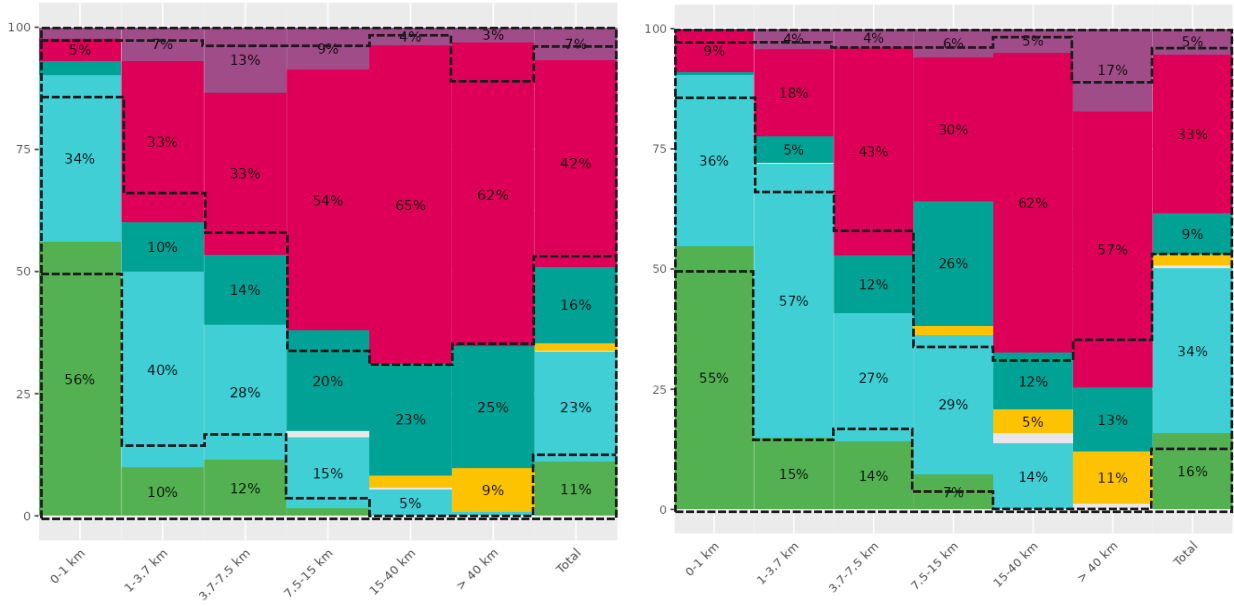
Figuur 2.1: Vogelvluchtafstanden Steenwijk



Figuur 2.2: Modal split per afstandsklasse Steenwijk en Tuk (links) & Gemeente Steenwijkerland (rechts) (Bron: CBS ODIN, 2018-2023)

Modal split vergelijking met gelijkaardige kernen

Uit de vergelijking met referentiesteden Hardenberg en Kampen blijkt dat in Steenwijk bij korte afstanden (tot 7,5 km) relatief minder vaak wordt gelopen of gefietst. In deze steden is het aandeel actieve mobiliteit bij korte ritten structureel hoger. Voor Steenwijk liggen hier kansen om het gebruik van fiets en voetgangers verder te stimuleren, zeker gezien de compacte opzet van de stad en de aanwezige regionale voorzieningen. Hardenberg en Kampen zijn gekozen als referentie omdat ze, net als Steenwijk, beschikken over een treinstation, liggen aan een hoofdweg, een regionale functie vervullen en vergelijkbare stedelijkheid kennen.



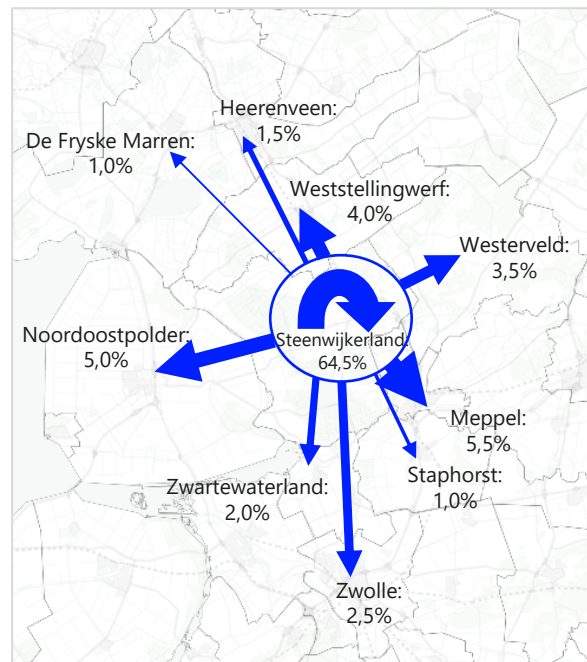
Figuur 2.3: Modal split per afstandsklasse Hardenberg (links) & Kampen (rechts) (Bron: CBS ODin, 2018-2023)

Herkomst en bestemmingen

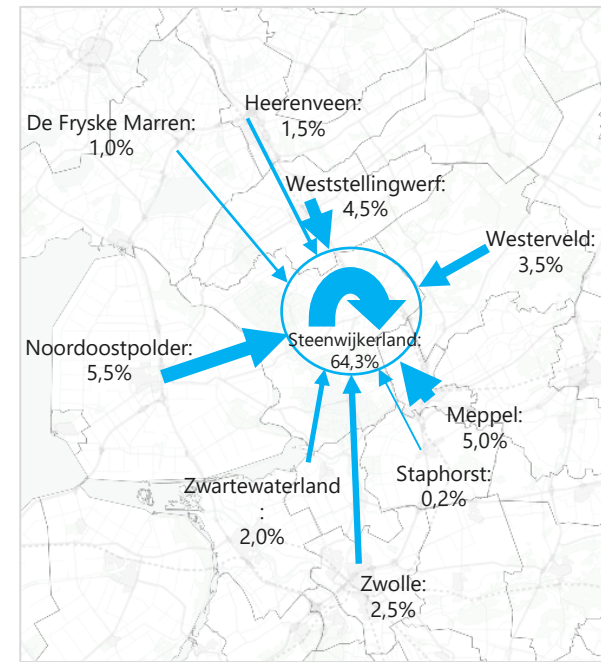
De figuren 2.4 en 2.5 tonen de top 10 van het herkomst- en bestemmingsverkeer (% ritten per etmaal) in Steenwijkerland, gebaseerd op CBS data uit 2024. Hier is te zien dat circa 65% van de ritten binnen Steenwijkerland plaatsvinden. Overigens heeft Steenwijkerland een sterke relatie met Meppel, de Noordoostpolder, en Weststellingwerf (allen ca. 5%). Dit geldt voor zowel herkomsten als bestemmingen. Tijdens de ochtend- en avondspits is het aandeel Meppel, Noordoostpolder, en Weststellingwerf hoger (allen ca. 8%), wat de pendelrelatie tussen de gemeenten en Steenwijkerland weergeeft.

Autobezit

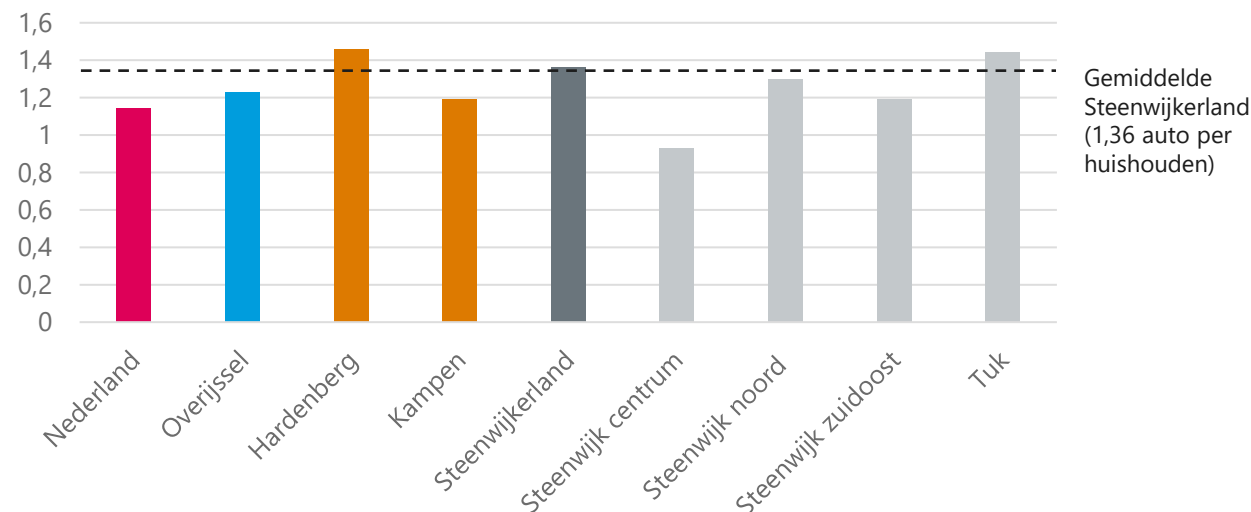
Het autobezit in Steenwijk varieert sterk per wijk. In het centrum (0,93 auto/huishouden) ligt het duidelijk lager dan het gemeentelijke (1,36), provinciale (1,23) en landelijke gemiddelde (1,14). Met name in Tuk (1,44) en Steenwijk-Noord (1,30) is het autobezit juist hoog. Inwoners buiten het centrum van Steenwijk hebben een grotere afhankelijkheid van de auto dan in het centrum. Wat betreft de referentiegemeenten, heeft Steenwijkerland een lager autobezit dan Hardenberg, maar een hoger autobezit in vergelijking met Kampen.



Figuur 2.4: Bestemmingen per etmaal (Bron: CBS ODIN, 2024)



Figuur 2.5: Herkomsten per etmaal (Bron: CBS ODIN, 2024)



Figuur 2.6: Gemiddelde autobezit (Bron: KiM, 2022)

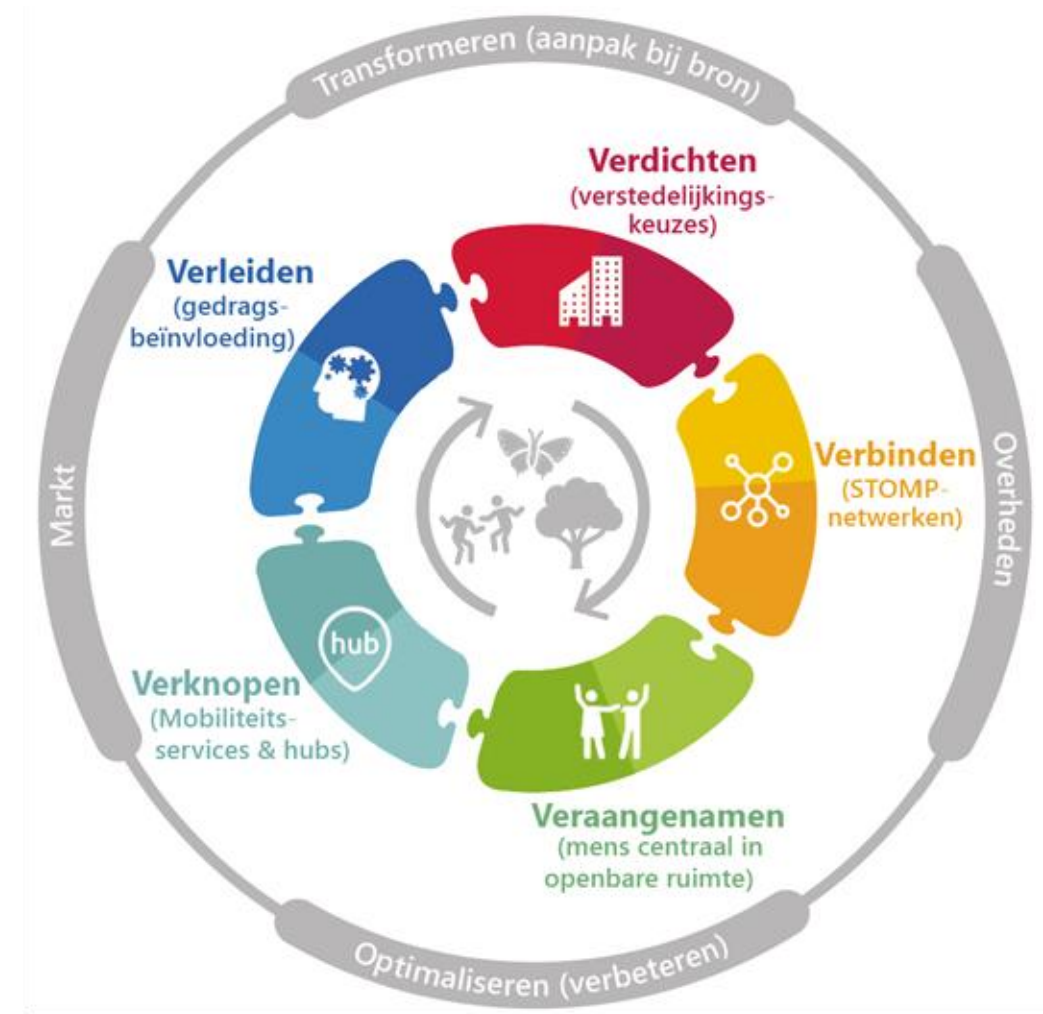
2.2 Beleidsambities

Het Slimme Mobiliteitswiel: De 4 hogere kwadranten van het mobiliteitssysteem

Het 'Slimme Mobiliteitswiel' geeft een overzicht van de integrale visie op mobiliteit, welke is opgebouwd uit 5 thema's die zijn ingedeeld over twee assen. De verticale as start bovenin bij de bron van mobiliteit en eindigt onderin bij het verbeteren van mobiliteit. De horizontale as start rechts bij het beleidsdomein (wat regelen overheden) en eindigt links bij de marktzijde, oftewel bij welke aspecten hebben marktpartijen ook een grote rol.

De 5 thema's in perspectief van de reiziger

Op pagina 13 zijn de 5 thema's verder uitgelegd. Beginnen bij 'Verdichten', waar vestigt een reiziger zich en welke verplaatsing maakt hij dagelijks naar werk en/of voorzieningen? Vervolgens naar 'Verbinden' waar de reiziger verplaatsingen maakt via een netwerk waarbij eerst wordt gekeken naar de voetganger, de fietser en het OV en dan pas naar de privéauto. De inrichting van de openbare ruimte bepaald de belevingswaarde en veiligheid tijdens de verplaatsing op het netwerk. Op dat netwerk kan de reiziger gebruik maken van mobiliteitsservices op locaties als hubs door te 'Verknopen'. Tot slot naar 'Verleiden', welk mobiliteitsgedrag vertoont de reiziger en welke triggers spelen daarbij een rol?



1

Verstedelijkingskeuzes: meedenken over differentiatie in ruimtelijke dichtheden, functiemix en ambitieniveaus per mobiliteitsmilieu. Verstedelijkingskeuzes vormen immers de bron van mobiliteitsgedrag.

2

Vraagbeïnvloeding: het is mogelijk om met gedragsprikkel het mobiliteitsgedrag aan de voorkant te beïnvloeden. Denk aan het verleiden van reizigers om een bepaald vervoersmiddel te kiezen of om juist niet te reizen, of op een ander tijdstip te reizen.

3

Netwerken: zorgen dat structuren voor wandelen, fietsen, OV, deelmobiliteit en autoverkeer optimaal aansluiten op de gebiedsambities. Gedacht vanuit het STOMP-principe waarbij elke vervoerswijze de juiste plek krijgt.

4

Verknopen: het verbinden van de vervoerswijzen en het faciliteren van nieuwe vervoerswijzen. Denk hierbij aan de opkomst van deelmobiliteit en MaaS, het realiseren van mobiliteitshubs en logistieke ontwikkelingen.

5

Inrichting openbare ruimte binnen het plangebied : zorgen dat de uitstraling en prioriteiten aansluiten op het gewenste mobiliteitsgedrag.

Beleidsdocumenten

Om de mogelijkheden voor de verschillende modaliteiten in het gebied te bepalen zijn het vigerende mobiliteitsbeleid en achterliggende studies onderzocht. Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende documenten:

- A) Afwegingskader wonen en werken Steenwijk
- B) Verstedelijkingsstudie Steenwijk
- C) Wegenverkeersstructuur Steenwijk
- D) Ambitiesdocument Spoorzone Steenwijk
- E) Strategische Mobiliteitsvisie 'Steenwijkerland duurzaam in beweging'

Het mobiliteitsbeleid voor de plangebieden in Steenwijk wordt aan de hand van Het Slimme Mobiliteitswiel puntsgewijs toegelicht. De bron is aangeduid met de letters A t/m E die corresponderen met de verschillende documenten.

Verdichten

- Lokale vraag tot 2031: 695-945 woningen, bovenlokaal na 2031: 1.000-1.500 woningen (A)
- 12 hectare lokaal bedrijventerrein + regionaal bedrijventerrein (A)
- 30% sociale woningbouw, 40% middel dure huur, 30% vrije sector (A)
- Een passende woning voor iedereen, voldoende 0-treden en zorg geschikte woningen (A)
- Ontwikkelingen liggen op korte afstand (bij een station of binnen 15 min fietsen), zijn een impuls in het gebruik van en investering in fiets, lopen, en OV (A)
- Ensemble voor wonen en voorzieningen bij de Meenthe (D)
- Oostzijde van de Spoorzone als de Lagere technische school (LTS) locatie voor wonen, werken, cultuur (D)
- Noordzijde van Spoorzone: extra ruimte voor kantoren/voorzieningen/onderwijs (D)
- Ontwikkeling circa 2.300 woningen binnen 15 min fietsen, deels binnen 10 min lopen (D)

Verleiden

- Fietsverplaatsingen omhoog door goede bereikbaarheid en aantrekkelijke routes (A)
- Stimuleren fietsgebruik en promotie, onder andere aan de hand van een bedrijfscultuur en gedragsbeïnvloeding die gericht zijn op een verhoging van het fietsgebruik (E)
- Campagnes en gedragsbeïnvloeding (verminderen sluipverkeer, verkeersoverlast, snelheid) (E)
- Maatregelen parkeerdruk, parkeeroverlast, overlast fietsparkeren (E)
- Aanpassen parkeernormen (E)



Verbinden

- Nieuwe infrastructuur voor auto's wordt niet uitgesloten als dit bijdraagt aan de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en extra ruimte biedt voor langzaam verkeersgebruik (A)
- Investering in wandel- en fietsstructuur: binnen een paar minuten lopen en fietsen, op de trein stappen (A)
- Ontwikkellocaties aan de huidige hoofdroutes die zodoende benut worden zonder nieuwe knelpunten (A)
- Nadruk op goede fiets- en wandelroutes richting binnenstad (A)
- Goede fietsverbinding naar unilocatie voortgezet onderwijs
- Tunnel voor actief verkeer tussen noord- en zuidkant van station (D)
- Verplaatsen busstation bij Spoorzone (D)
- Investering in langzaamverkeerroutes voor de stad (D)
- Doorfietsroutes met extra kwaliteit, recreatieve fietsroutes verbreden, en nieuwe verbindingen bij ontbrekende schakels (E)
- Veilige en toegankelijke looproutes (E)
- De omgeving van winkelveorzieningen: directe routes vanuit de omliggende wijk (binnen 500 m) en goede oversteekvoorzieningen (E)
- Toetsen aanrijtijden en toegankelijkheid met onder andere hulpdiensten (E)
- Knooppuntenmodel & kernnet OV (Steenwijkerland in de regio) (E)
- Vervoer over water (E)



Veraangename

- Voorkomen van verkeersoverlast (waaronder parkeren) in de verblijfgebieden (A)
- Investering in nieuwe wandel- en fietsstructuur maakt een dagelijks mooi rondje van vesting tot landschap mogelijk (A)
- Nadruk op het versterken van het groen-blauwe raamwerk (A)
- Aantrekkelijke, heldere, en natuurlijke inrichting van de openbare ruimte (D)
- Comfortabel station met ongelijkvloerse toegang tot perrons (D)
- Westzijde van de Spoorzone als verblijfsruimte: levendig, klimaatrobust en natuurinclusief plein (D)
- Oostzijde van Spoorzone: vergroenen waar kan. Kwalitatieve groene ruimte passend bij de identiteit van de omliggende gebieden (D)
- Noordzijde van Spoorzone: vergroenen en inpassen Joodse begraafplaats (D)
- Aantrekkelijk fietsnetwerk, dat uitnodigt tot het gebruik van de fiets (E)
- Voldoende en goede fietsenstallingvoorzieningen & fietsparkeernormen (E)
- Loopverbinding station Steenwijk – binnenstad Steenwijk: beleving, duidelijkheid, bewegwijzering (E)
- Voorzieningen Duurzaam Veilig landbouwverkeer (E)
- Faunapassages (E)
- Onderzoeken en inzetten op toegankelijkheid en basismobiliteit voor iedereen (in samenwerking met gehandicaptenraad, adviesraad sociaal domein, ...) (E)



Verknopen

- Parkeergarages bij het station en bij de Oostwijkstraat (A)
- Noordzijde van Spoorzone: P+R (gebouwde parkeergarage voor auto en fiets, voor station en stad (E)
- Inzetten op laadinfrastructuur en elektrisch rijden: alle kernen met minimaal 1.000 inwoners krijgen minimaal 1 openbare laadpaal (E)
- Inzetten op deelmobiliteit: deelauto voorzieningen bij zowel nieuwbouw als voor inwoners en bedrijven; deelfietsen voor zowel toeristisch recreatief als bij bedrijven en OV-haltes (E)
- Transfers (overstapfunctie voor de toerist en recreant) (Smart Mobility transfers) (E)



2.3 Netwerken analyse

Fietsnetwerk

Op figuur 2.7 is het Kernnet fiets van de provincie Overijssel weergegeven. In het bestaande Kernnetwerk zijn de regionale en lokale fietsroutes opgenomen. De regionale routes verbinden Steenwijk met de omliggende kernen met directe en veelal vrijliggende fietsroutes. Het lokale netwerk ontsluit vervolgens de wijken en buurten. Alle provinciale routes die Steenwijk ontsluiten zijn voorzien van vrijliggende fietspaden of ventwegen. Daarnaast zijn diverse routes die het centrum verbinden met de provinciale wegen ook voorzien van vrijliggende fietspaden. Zoals de Hooijdijk, Eesveenseweg, Meppelerweg, Gagelsweg, Schansweg en een deel van de Tukseweg. Langs de primaire verbindingswegen voor auto's (zie pagina 18) zoals de Vendelweg en Middenweg ontbreken vrijliggende fietspaden en delen de fietsers de rijbaan met het gemotoriseerde verkeer.

Het huidige fietsnetwerk kent enkele hiaten en het netwerk is niet overal even fijnmazig. Zo ontbreekt er een directe fietsverbinding tussen het Eesermeer en de wijk Oostermeenthe en ontbreekt er een directe fietsverbinding tussen de Woldmeenthe en het bedrijventerrein Dolderkanaal. Vooral met het oog op de ontwikkelingen in Steenwijk richting 2050, is het van belang om het bestaande fietsnetwerk te herzien en verder te optimaliseren.

Daarnaast is op 13 februari 2025 het onderzoek 'Doorfietsroute 'Steenwijk-Meppel'' gepresenteerd aan de gemeente Steenwijkerland. Uit dit onderzoek is een voorkeurs 'doorfietsroute' naar voren gekomen. Deze route is nog niet geheel geoptimaliseerd.



Figuur 2.7: Kernnet fiets provincie Overijssel (Bron: Atlas van Overijssel)

Publieke mobiliteit

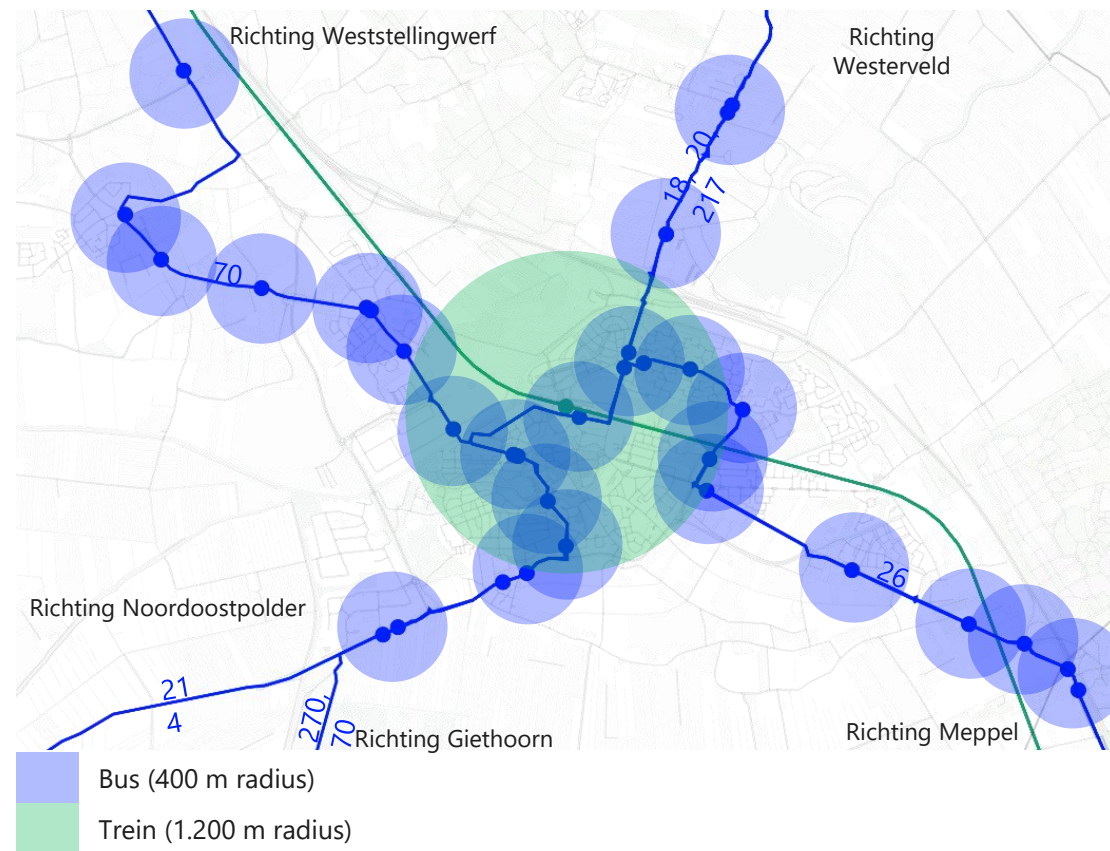
In deze Achtergrondrapportage spreken we over 'publieke mobiliteit' in plaats van 'openbaar vervoer'. Openbaar vervoer is namelijk een onderdeel van publieke mobiliteit. Publieke mobiliteit gaat ook om andere vormen van gedeeld vervoer zoals deelfietsen, deelauto's, en vervoer op afroep.

Steenwijk wordt bediend door een Intercitystation en verschillende buslijnen, zoals te zien op figuur 2.8.

Qua treinverbindingen wordt Steenwijk frequent ontsloten, met twee Intercity's en Sprinters per uur naar zowel Zwolle als Leeuwarden. Dit geldt voor werkdagen. In de avond en in het weekend rijden er minder sprinters. De acceptabele loopafstand van een intercitystation in Nederland is circa 1.200 meter. Op figuur 2.8 is deze acceptabele loopafstand (dekkingsgraad) van het station in Steenwijk weergegeven. Wat opvalt is dat het centrum en schil centrum door het station zijn gedekt.

De busverbindingen bieden toegang tot omliggende plaatsen zoals Giethoorn, Emmeloord en Oosterwolde. De frequentie is één of twee keer per uur, met name buiten de spits en in de avonden en weekenden rijden er minder tot geen bussen. Hierdoor biedt publieke mobiliteit in Steenwijk een basisbereikbaarheid, maar met beperkte opties voor flexibele of late reizen. De acceptabele loopafstand van een bushalte is 400 meter. Deze acceptabele loopafstand geeft een redelijke dekking van Steenwijk. Toch zijn er locaties die niet binnen deze dekking vallen. Dit geldt voor delen van Tuk, Nieuwe Gagels, De Gagels en Groot Verlaat.

Steenwijk wordt verder ontsloten middels deelauto's op twee locaties en is er een netwerk van hub-locaties voor elektrische deelfietsen, die je kunt huren en terugzetten bij een andere hub.



Figuur 2.8: Huidig OV-netwerk

Autonetwerk

De kaart hiernaast (figuur 2.9) toont de hoofdroutes voor gemotoriseerd verkeer die Steenwijk verbindt. Hoe dikker de lijn, hoe dominanter de verbinding in het bestaande netwerk is. Steenwijk heeft een 'ringstructuur' die bestaat uit de A32, N334 en de Schansweg/Meppelerweg. Vanuit deze ring wordt Steenwijk ontsloten.

Het centrum is vanaf de ring vanuit diverse invalshoeken te bereiken. Ook is het centrum 'doorrijdbaar' dat wil zeggen dat het mogelijk is om door het historische centrum heen te rijden om van A naar B te komen. De primaire verbindingswegen die het centrum ontsluiten zijn de wegen: Eesveenseweg, Meppelerweg, Vendelweg en de Tukseweg.

Met name verkeersstromen vanuit het noorden die via de Eesveenseweg Steenwijk inrijden, zijn genoodzaakt de route dóór het centrum te nemen om bij het industrieterrein (Dyka) te komen. Omrijden via de A32 is een optie, maar is qua afstand dubbel zo lang. Daarnaast is landbouwverkeer ook aangewezen op de noord-zuid verbinding dóór het historische centrum van Steenwijk heen.

Zo zou een randweg langs de Steenwijker Aa vanaf de Woldmeentherand tot Productieweg de Eesveenseweg het centrumgebied kunnen ontlasten van (doorgaand)verkeer. Verder zijn er plannen om de Meppelerweg te knippen. De exacte locatie wordt nader onderzocht. De Meppelerweg blijft toegankelijk voor fiets en eventueel busverkeer.



Figuur 2.9: Huidig hoofdnetwerk auto

Autonetwerk

Figuur 2.10 toont de maximaal toegestane snelheden op het wegennet van Steenwijk. In Nederland hanteren we de principes van Duurzaam Veilig. Dit betekent dat wegen worden ingedeeld in drie hoofdcategorieën, elk met een eigen functie:

- **Erftoegangswegen** – voor bestemmingsverkeer, met lage snelheden.
- **Gebiedsontsluitingswegen** – verbinden wijken en kernen met elkaar.
- **Stroomwegen** – voor snelle en langeafstandsverkeer.

Binnen de bebouwde kom wordt doorgaans 30 of 50 km/u toegepast. 50 km/u-wegen zijn de gebiedsontsluitende wegen. Dit zijn in Steenwijk o.a. de Eesveenseweg, Meppelerweg, Gagelsweg, Schansweg, Vendelweg, Tukseweg en Hooidijk. De overige wegen binnen de bebouwde kom zijn ingericht als 30 km/u-wegen. Dit zijn de erftoegangswegen. Buiten de bebouwde kom liggen de maximale snelheden hoger. Op de provinciale wegen is de maximale snelheid 80 km/u en op de gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom is de maximale snelheid 60 km/u.

In de bestaande situatie zijn er wegen waar 50 km/u is toegestaan, maar waar de rijbaan wordt gedeeld met fietsers. Dit is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst, het mengen van actief en snel verkeer verhoogt het risico op ongevallen. Met name de Vendelweg, Meester Zigher Ter Steghestraat, Tramlaan en Steenakkers vallen op door de maximale snelheid en het ontbreken van een vrijliggende fietsvoorziening.

Op 27 oktober 2020 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin 30 km/u als de nieuwe standaard binnen de bebouwde kom wordt gezien. Deze landelijke koers biedt een sterke basis voor Steenwijk om het huidige snelhedenbeleid te herzien. Door meer wegen in te richten als 30 km/u-zone – met bijpassende inrichting – kan de verkeersveiligheid structureel worden verbeterd.



^L Figuur 2.10: Maximale snelheden Steenwijk (NWB)

2.4 Verkeersanalyse

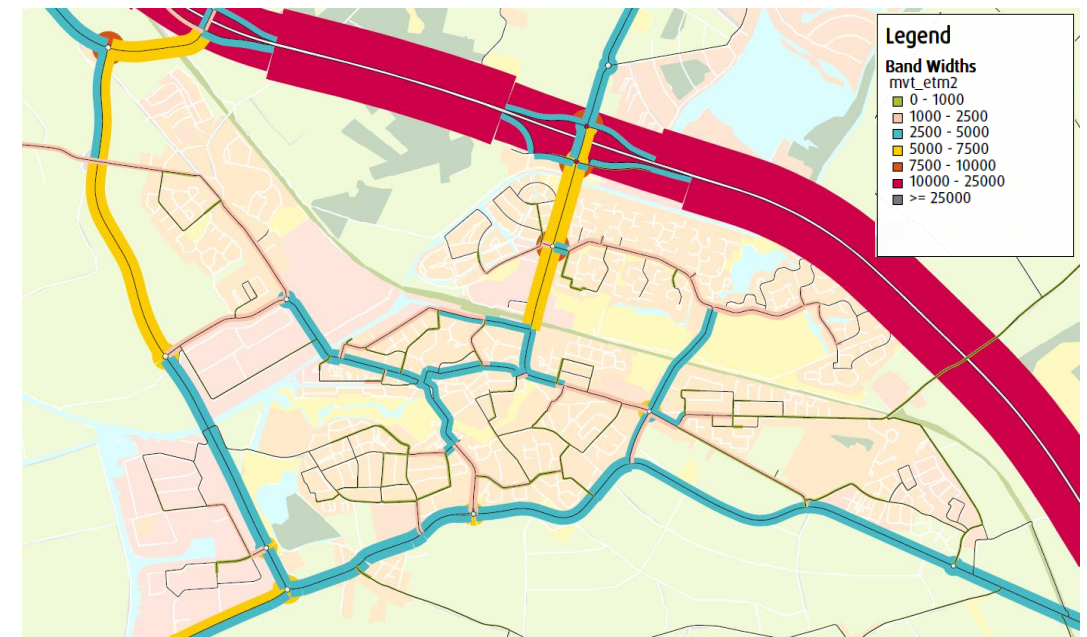
Verkeersintensiteiten

In de figuur 2.11 zijn de modelmatige verkeersintensiteiten op basis van het Regionaal Verkeersmodel Overijssel, met het basisjaar 2020, weergegeven. Daarbij valt op basis van het gebruik op dat de Eesveenseweg een belangrijke functie heeft in het netwerk. Deze weg fungeert als een belangrijke noordelijke toegang en ontsluitingsroute van de stad Steenwijk.

Verder is op figuur 2.11 de ringstructuur van Steenwijk duidelijk waarneembaar. De Schansweg en de Zuidveenseweg aan de zuidzijde van het gebied, evenals de Ruxveenseweg (N334) aan de westkant, verwerken een aanzienlijk deel van het verkeer. Vanuit de ring zijn diverse 'inprikkers' te zien. Deze ontsluiten het centrum. Binnen het centrum valt op dat de doorgaande wegen intensief gebruikt worden. Dit komt mede doordat het mogelijk is om dóór het centrum heen te rijden. Dagelijks rijden er circa 6.500 motorvoertuigen over de Kornputsingel en de Burgemeester Goeman Borgesiusstraat (beide richtingen). Deze verkeersaantallen zorgen in de bestaande situatie voor een (ver)slechte(rde) oversteekbaarheid en daarmee een barrièrewerking in het centrum. We kunnen stellen dat de aantallen doorgaand verkeer, door het centrum heen, niet bijdragen aan de leefbaarheid en het karakter van het historische stadscentrum van Steenwijk.

Verder speelt de Tukseweg een belangrijke rol voor verkeer dat van en naar het centrum rijdt. Dit komt door het supermarktencluster nabij het Steenwijkerdiep.

Uit het verkeersmodel blijkt dat naar 2040 toe de verkeerssituatie, zonder woningbouwontwikkelingen maar wel met de autonome groei, licht zal veranderen of nagenoeg gelijk zal blijven. De verkeersdruk op de hoofdstructuur zal minimaal toenemen. Er zijn toenames van circa 50 tot 100 motorvoertuigen per etmaal berekend op de hoofdstructuur. Deze toenames zullen naar verwachting opgaan in het heersende verkeersbeeld. Toeleidende wegen zoals de N855 en de Meppelerweg/Schansweg zullen, qua intensiteiten wel intensiveren. Dit komt door de reeds geplande ruimtelijke ontwikkelingen in onder andere het Eeserwold of De Gagels.



Figuur 2.11: Modelmatige verkeersintensiteiten 2020 Regionaal Verkeersmodel Overijssel

Verkeersstromen

Op de volgende pagina zijn 4 uitkomsten van een 'selected link' weergegeven. De Selected Link Analyse is een functie waarmee kan worden geanalyseerd hoeveel autoritten een specifiek wegsegment passeren en welke routes deze voertuigen vervolgens nemen. Figuren 2.12, 2.13, 2.14 en 2.15 tonen de verdeling van het verkeer aan op basis van TomTom data. Er is gebruik gemaakt van verkeersdata van 1 januari 2024 tot 1 januari 2025.

Van de 4 toegangs-en ontsluitingswegen van het centrum zijn selected link analyses gemaakt. Deze resultaten geven inzicht in het percentage doorgaand verkeer, dat gebruik maakt van routes dóór het centrum.

Eesveenseweg

In figuur 2.12 zijn de uitkomsten van de 'selected link' op de Eesveenseweg (richting zuid) weergegeven. Daarop is te zien dat het verkeer zich over de hoofdroutes in Steenwijk verspreidt. 11% van het verkeer vanaf de Eesveenseweg heeft een bestemming op het station, of verder richting Tuk. Een deel van het verkeer van de Eesveenseweg (8%) maakt gebruik van de route dóór het historische centrum (Burgemeester Goeman Borgesiusstraat) van Steenwijk richting Tuk. Dit heeft te maken met een onaantrekkelijk alternatieve route over de A32 en/of het ontbreken van een randweg langs de Steenwijker Aa.

Meppelerweg

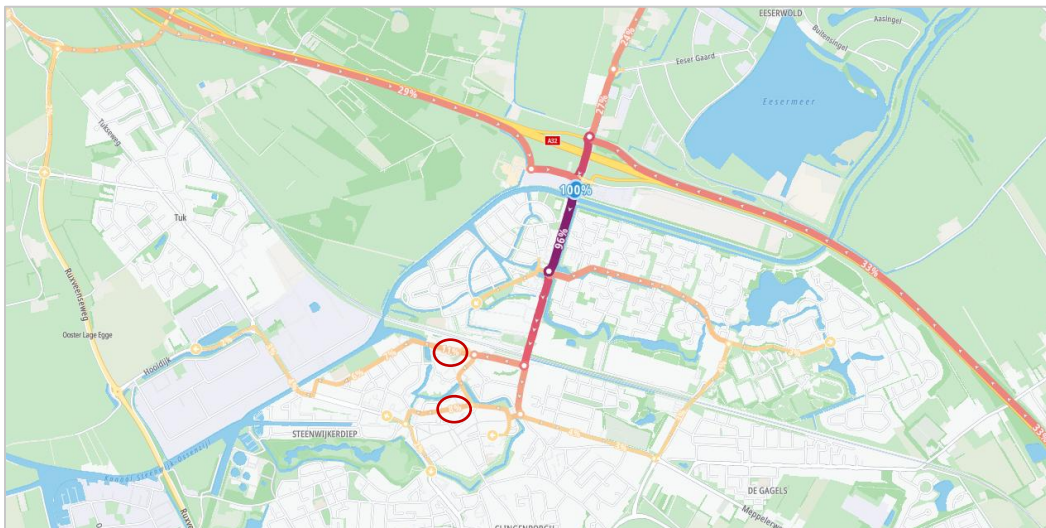
Eenzelfde 'selected link' analyse is gedaan op de Meppelerweg (richting west), zie figuur 2.13 op de volgende pagina. Uit deze resultaten blijkt dat circa 20% van het gemotoriseerde verkeer op de Meppelerweg vervolgens een route door het centrum kiest. 7% van de bestuurders die via de Meppelerweg richting Tuk rijden, maken gebruik van de route dóór het centrum van Steenwijk. Dit terwijl de alternatieve route naar het industrieterrein (Dyka), langs Zuidveen en de N334 een wenselijkere vergelijkbare route is.

Vendelweg

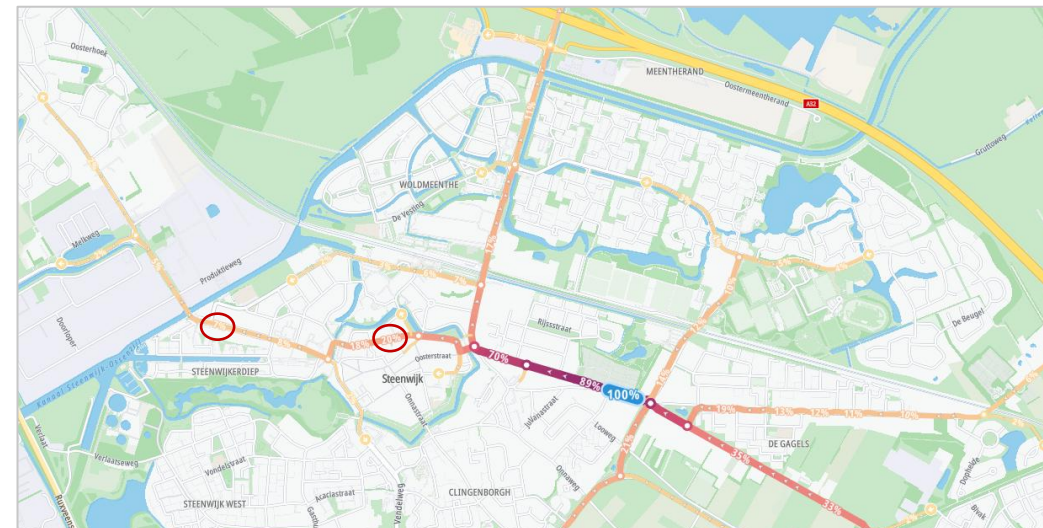
In figuur 2.14, op de volgende pagina, zijn de resultaten van de 'selected link' analyse van de Vendelweg (richting noord) weergegeven. Uit deze resultaten blijkt dat het verkeer vanaf de Vendelweg grotendeels via de Kornputsingel rijdt, waar het vervolgens opsplijt via de Tukseweg (10%) en de Woldpoort en B.G. Bogesiusstraat (18%). Circa 5% heeft een bestemming ten westen van het Dolderkanaal (Dyka of verder richting Tuk), en circa 4% heeft een bestemming ten noorden van het spoor.

Tukseweg

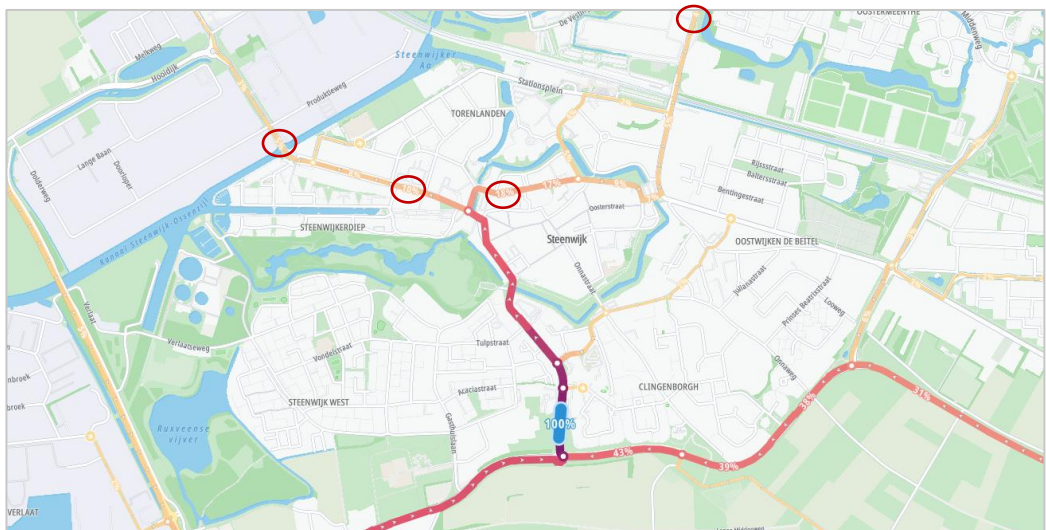
In figuur 2.15 op de volgende pagina zijn de resultaten van de 'selected link' analyse van de Tukseweg (richting oost) weergegeven. 17% van het verkeer van de Tukseweg heeft een bestemming ten noorden van het spoor en gaat via de Eesveenseweg. 21% van het verkeer gaat via de B.G. Bogesiusstraat richting het oosten, met 6% van het verkeer met een bestemming ten oosten via de Meppelerweg. Zo'n 14% gaat via de Kornputsingel richting de Vendelweg.



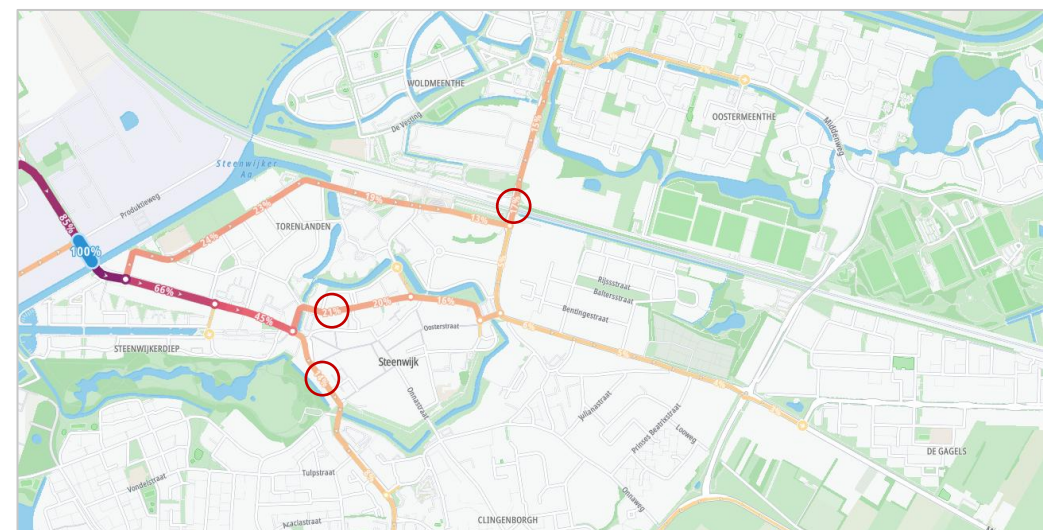
Figuur 2.12: Selected link analyse Eesveenseweg richting centrum (TomTom, 2024)



Figuur 2.13: Selected link analyse Meppelerweg richting centrum (TomTom, 2024)



Figuur 2.14: Selected link analyse Vendelweg richting centrum (TomTom, 2024)



Figuur 2.15: Selected link analyse Tukseweg richting centrum (TomTom, 2024)

2.5 Risicolocaties

Ongevallen

Aan de hand van ViaStat-data zijn alle geregistreerde ongevallen tussen 2014 en 2024 in Steenwijk in kaart gebracht.

Op figuur 2.16 zijn alle geregistreerde ongevallen met uitsluitend materiele schade weergegeven. Er zijn diverse locaties te zien waar hogere concentraties te zien zijn, met name in het centrum. De meest in het oog springende zijn: Oosterpoort (14), Tukseweg ter hoogte van de Jumbo (12), Vrijthof (9), Kornputsingel ter hoogte van de ING bank (8), Vendelweg ter hoogte van het Politiebureau (8).

Op figuur 2.17 zijn alle geregistreerde ongevallen met letsel weergegeven. Er zijn diverse locaties te zien waar hogere concentraties te zien zijn, dit is met name op kruispunten met verbindingswegen. Locaties met een hoge concentratie zijn: rotonde Eesveenseweg-Middenweg (8), rotonde Gagelsweg-Meppelerweg (8), kruispunt Stationsstraat-Tramlaan (4).

Tussen 2014 en 2024 zijn er 2 ongevallen met dodelijke afloop geregistreerd. Op het kruispunt Tukseweg-Productieweg is een motorbestuurder om het leven gekomen door een aanrijding met bestelbus. Op het kruispunt N333-N334 is een fietser om het leven gekomen.



Figuur 2.16: Geregistreerde ongevallen met uitsluitend materiële schade (Bron: ViaStat 2014-2024)



Figuur 2.17: Geregistreerde ongevallen letsel (Bron: ViaStat 2014-2024)

3. Wat komt er op ons af

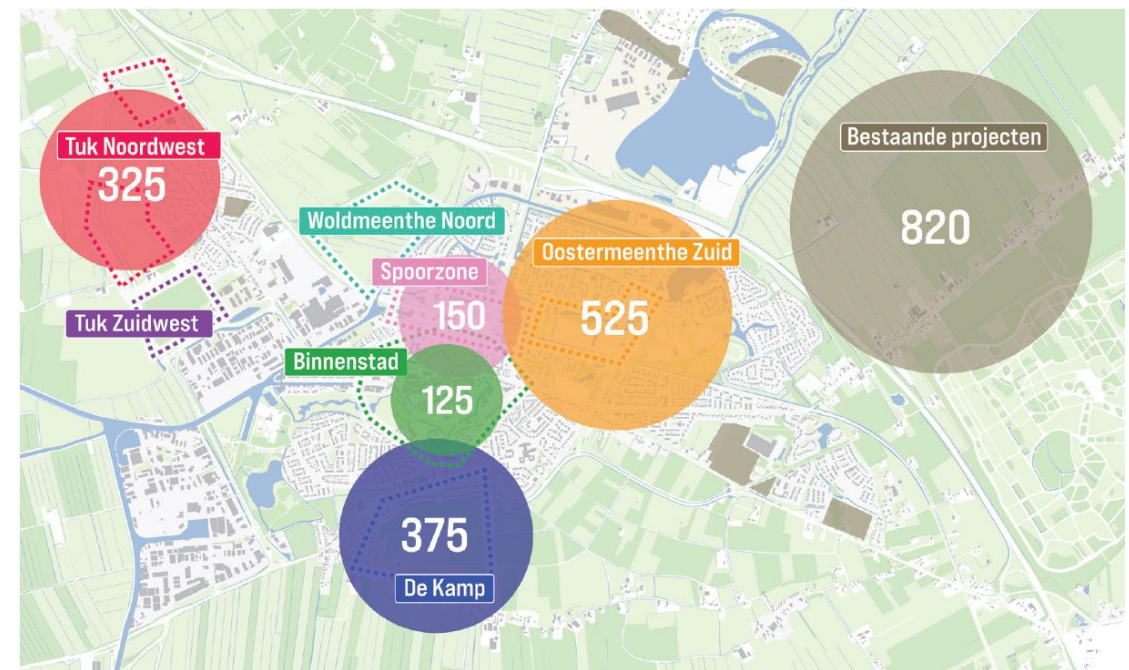
3.1 Steenwijk in beweging

Ontwikkelingen in Steenwijk: Veranderingen in het Verkeerslandschap

Steenwijk is volop in ontwikkeling. De ambitie is om tot 2050 op verschillende plaatsen in en rond de stad Steenwijk woningen te realiseren. In dit hoofdstuk worden alle ruimtelijk ambities in kaart gebracht. Er wordt uiteengezet op welke uit-of inbreidingslocatie woningen of andere voorzieningen worden gerealiseerd.

Ontwikkelgebieden in Steenwijk

Tot 2050 is het de ambitie om verschillende nieuwe woon- en bedrijventerreinen te realiseren, die de komende jaren een belangrijke rol zullen spelen in de groei van de regio. Zoals geïllustreerd in figuur 3.1, worden er op diverse locaties in en rondom Steenwijk circa 1.500 nieuwe woningen gebouwd. 55% van de nieuw te realiseren woningen zal binnen de bestaande structuur van de stad Steenwijk worden gebouwd. Het overige deel van de woningen zal aan de randen worden gerealiseerd op de locaties ten noordwesten van Tuk en ten zuiden van Steenwijk bij De Kamp. Daarnaast zullen er diverse voorzieningen worden toegevoegd en/of verplaatst. Het complete overzicht is weergegeven in Bijlage 1. Een overzicht van de uitgangspunten per focusgebied volgt op figuur 3.2.



Figuur 3.1: Ontwikkelgebieden Steenwijk (Bron: BVR)



*Figuur 3.2:
Uitgangspunten
focusgebieden Steenwijk
(Bron: BVR)*

3.2 Mobiliteitsopgaven

Op basis van de uitgevoerde verkeerskundige analyse en de in beeld gebrachte nieuwe ontwikkelingen tot 2050 zijn diverse mobiliteitsopgaven voor Steenwijk geformuleerd. Op de kaart op de volgende pagina zijn deze opgaven ook visueel weergegeven.

Het netwerk in Steenwijk kent in de bestaande situatie reeds diverse knelpunten. De verwachting is, dat met de ruimtelijke ontwikkelingen, het aantal knelpunten zal toenemen. De voorziene knelpunten zijn onderstaand opgesomd en gevisualiseerd op figuur 3.3.

- Inrichting van 50 km/u-wegen binnen de bebouwde kom: Vendelweg, Meester Zigher Ter Steghestraat, Tramlaan en Steenakkers. Op 50 km/u-wegen binnen de bebouwde kom is een gescheiden voorziening voor fietsers het uitgangspunt.
- De dominante verbindingswegen binnen de bebouwde kom, zoals de Middenweg, bij voorkeur inrichten met vrijliggende fietspaden.
- Doorgaand verkeer op route centrum: Burgemeester Goeman Borgesiusstraat en Kornputsingel (circa 6.500 mvt/etmaal). Deze intensiteiten zitten aan de bovengrens van de wenselijke intensiteiten voor een ETW-weg door een centrumgebied.
- Ontbrekende fietsverbinding tussen Eesermeer en de wijk Oostermeenthe en tussen de Woldmeenthe en de bedrijventerrein Dolderkanaal.
- Optimaliseren 'doorfietsroute' tussen Steenwijk-Meppel.
- Supermarktcluster: het supermarktencluster bij het Steenwijkerdiep leidt tot een hoge verkeersgeneratie. Dit zorgt voor een hoge verkeersdruk op de aanrijdroutes. Met de toekomstige ontwikkelingen van de supermarkten wordt een groei van verkeer verwacht. De opgave ligt hier in het goed ontsluiten van de supermarkten, de bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen behouden, en alternatieve vervoerswijzen stimuleren door de autoroute minder aantrekkelijk te maken.
- Ontbrekende fietsverbinding ter hoogte van het station. Een fietstunnel onder het station kan de Woldmeenthe en het Dolderkanaal directer verbinden waardoor de bereikbaarheid en directheid van het station, voor actief verkeer, wordt verbeterd.
- Bushaltes met een belangrijke ontsluitingsfunctie voor de wijk zijn niet allemaal binnen 400 meter (te voet) te bereiken.
- Scholencluster: de realisatie van een nieuw scholencluster ten zuiden van Steenwijk aan de noordzijde van de Schansweg leidt tot extra verkeersbewegingen. Gezien de ambities voor het realiseren van woningen op De Kamp, zijn ingrepen voor het veilig oversteken over de Schansweg nodig.
- Doorgaande fietsroute van Tuk naar Wolvega kruist de N334 (nabij rotonde met N761) met een gelijkvloerse oversteek.



Focusgebieden

Achtergrondrapport mobiliteit stadsvisie Steenwijk 019658.250805.R1.05 - 21-10-2025

Figuur 3.3: Mobiliteitsopgavenkaart

4. Ambitie

4.1 Ruimtelijke milieu's als sturingsmiddel

Gebiedsgerichte aanpak – de ABC-milieu's

In Steenwijk gaan we werken met een gebiedsgerichte ambitie, waarbij elk gebied zijn eigen kenmerken en uitgangspunten heeft. De mobiliteitsambities voor Steenwijk zijn dus niet generiek, maar sluiten aan bij de kenmerken en functies van verschillende delen van de stad. Per gebiedstype wordt gekeken welke vormen van mobiliteit gewenst en passend zijn. Voor Steenwijk is gekozen voor een driedeling in zogenoemde A-, B- en C-milieus. Deze benadering helpt om per gebiedstype duidelijke keuzes te maken voor inrichting, bereikbaarheid en het gebruik van vervoersmiddelen.

Hoe de ABC-milieus in Steenwijk worden gehanteerd is te zien op figuur 4.1 op de volgende pagina.

A-milieus: voetgangersgebied met verblijfskwaliteit

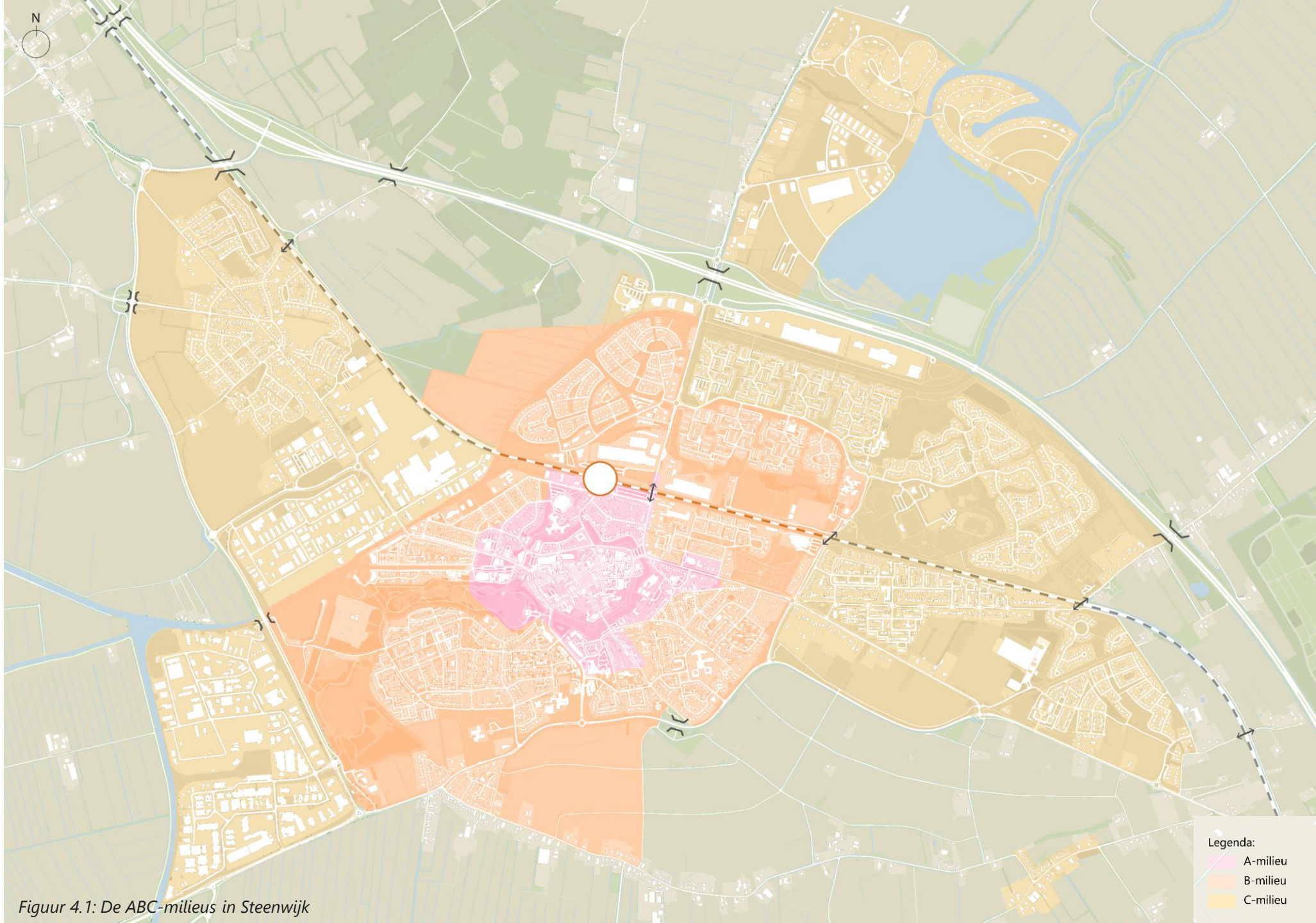
In het A-milieu, dat met name de binnenstad en de stationsomgeving omvat, staat de voetganger centraal. De openbare ruimte wordt ingericht met aandacht voor comfortabel en veilig wandelen en fietsen, brede trottoirs en verblijfsplekken van hoge kwaliteit. De herinrichting van straten richt zich op een aangenaam verblijfsklimaat en een prettige beleving van de stad. Autoverkeer is hier te gast, en doorgaande ritten worden ontmoedigd. Het autonetwerk wordt aangepast om doorgaand verkeer tegen te gaan, zodat de auto geen dominante rol (meer) speelt. Autoparkeren wordt geconcentreerd aan de randen van het gebied, waardoor de centrale zones autoluw blijven en ruimte ontstaat voor vergroening en ontmoetingsplekken.

B-milieus: fietsgerichte woon- en verblijfsgebieden

In de B-milieus, die direct rond de binnenstad liggen, staat de fiets centraal als belangrijkste vervoersmiddel. Deze gebieden zijn aantrekkelijk om te wonen en te verblijven, met comfortabele en veilige fiets- en wandelroutes van en naar voorzieningen, waaronder het station. De straten worden heringericht als 30 km/u-gebieden, tenzij de verkeersveiligheid 50 km/u toelaat. Autoverkeer wordt via zogeheten 'inprikkers' doelgericht het gebied in geleid. De auto is hier te gast en parkeervoorzieningen worden zoveel mogelijk aan de randen van woongebieden geclusterd. Dit geeft ruimte voor vergroening, meer leefkwaliteit en betere verbindingen voor actieve vormen van mobiliteit.

C-milieus: gemengd verkeersgebied met regionale verbindingen

In de C-milieus, die op grotere afstand van de vesting liggen, is ruimte voor alle vormen van verkeer: auto, fiets en voetganger. De inrichting van wegen wordt afgestemd op de menging van deze modaliteiten, met behoud van verkeersveiligheid en doorstroming. Dit gebied bevat de belangrijkste ontsluitings- en verbindingswegen voor autoverkeer, en speelt een belangrijke rol in de regionale bereikbaarheid. Nieuwe ontwikkelingen worden hier goed aangesloten op het bestaande mobiliteitsnetwerk. Het regionale openbaar vervoer, met name busverbindingen, is goed bereikbaar en bushaltes worden versterkt met faciliteiten zoals fietsenstallingen, overdekte wachtruimtes en veilige oversteekplaatsen.



Figuur 4.1: De ABC-milieus in Steenwijk

4.2 Van mobiliteitsambitie naar netwerken

Ambities per netwerktype

Naast de ABC-milieus zijn ook per netwerktype ambities omschreven om zo ook samenhang binnen de verschillende netwerktypes te creëren.

Zoals gebleken uit de analyse, is Steenwijk goed bereikbaar met een eigen treinstation, de snelweg en de provinciale weg. Vanuit vigerend beleid wordt ingezet op meer ruimte voor de fiets en voetganger met veilige en comfortabele routes. Daarnaast wordt ingezet op een duurzaam mobiliteitssysteem, met goed openbaar vervoer, deelfietsen en deelauto's en plekken om over te stappen op een ander vervoermiddel (hubs). Per vervoerswijze zijn op basis van de kenmerken van de ABC-milieus de volgende ambities bepaald:



Voor de voetganger zetten we in op verbeteren van het netwerk met een comfortabel plusnetwerk in de stad en een recreatief netwerk voor een rondje in de buurt en naar het buitengebied.



Voor de fietser zetten we in op recreatieve routes en snelfietsroutes die het centrum, de wijken en de omliggende landschappen en kernen met elkaar verbinden.



Wat betreft het OV zetten we in op goede routes naar het station met fietsparkeerplaatsen en een P&R aan de noordkant. Het treinstation krijgt een tunnel voor voetgangers en fietsers. Bushaltes liggen in de wijken. Er komen meer vormen van deelmobiliteit voor bewoners, recreanten en bedrijven. We sluiten aan bij de 'publieke mobiliteit' visie van de provincie Overijssel.



Tot slot willen we doorgaand verkeer dóór de binnenstad beperken, en parkeren aan de randen van de binnenstad (blijven) faciliteren. We gaan meer wegen inrichten voor 30 km/u, met meer ruimte voor fietser, voetganger en veilige oversteekplekken. De hoofdwegen (N-weg, snelweg) gaan we goed benutten.

Op basis van de huidige mobiliteitsopgaven, het vigerend beleid, de ambities per ABC-milieu en per netwerktype, zijn de netwerken in Steenwijk ingetekend. Hiervoor zijn verschillende sub-netwerken gehanteerd. Op de volgende pagina's zijn het voetgangers-, fiets-, publieke mobiliteit en het autonetwerk te zien, met nadere toelichting.

Voetgangersnetwerk

Het voetgangersnetwerk in de gemeente is opgebouwd uit drie typen netwerken: het basisnet, het groennet en het plusnet.

Plusnet: verbinding van belangrijke locaties

Het plusnetwerk voor voetgangers verbindt belangrijke locaties en is goed bereikbaar. De **hoofdprincipes** zijn als volgt:

- Dit netwerk heeft de hoogste prioriteit als het gaat om onderhoud.
- De infrastructuur is bij voorkeur minimaal 2,20- 3,20 meter breed, met de ambitie om breedtes tot 4 meter te realiseren, vlak en toegankelijk uitgevoerd (inclusief gidslijnen)
- Het netwerk is binnen 15 minuten bereikbaar vanaf elke startlocatie.
- Het netwerk is sociaal veilig met verlichting en een 'ogen-op straat'-principe.
- Voorzieningen voor comfort: elke 500 meter een zitgelegenheid en elke 2 kilometer een toiletvoorziening.

Het plusnet vormt de ruggengraat van het voetgangersnetwerk en is tot stand gekomen op basis van een analyse van de aanwezige voorzieningen, zoals scholen, supermarkten, zorgvoorzieningen, speelplekken en groengebieden. In het kader van nieuwe gebiedsontwikkelingen in **Steenwijk** zijn enkele belangrijke plusverbindingen toegevoegd:

- Verbindingen vanaf de Vendelweg en de Gasthuislaan naar de ontwikkelgebieden De Kamp en Woldmeenthe Noord.
- Een nieuwe tunnel onder het spoor als onderdeel van de ontwikkeling van de Spoorzone, wat een belangrijke schakel zal zijn tussen de gebieden.

Groennet: wandelen in het groen

Het groennetwerk richt zich op verbindingen tussen groene gebieden, rustige en natuurlijke omgevingen en maakt het mogelijk om aantrekkelijke groene wandelroutes te volgen. De belangrijkste **hoofdprincipes** zijn als volgt:

- Hier geldt dat minimaal één zitmogelijkheid per kilometer wordt aangeboden
- Het netwerk is gescheiden van gemotoriseerd verkeer.

Voor **Steenwijk** betekent dit het volgende:

- Een groen rondje rond de vesting, dat aansluit op Park Rams Woerthe. Dit park is vervolgens verbonden met de Ruxveense Vijver en loopt door richting De Auken.
- Een nieuwe route vanuit de Ruxveense Vijver, door het ontwikkelgebied De Kamp, richting de Bijentuin.
- Een nieuwe verbinding langs het kanaal ten noorden van de Oostermeenthe, via de Karpervijver, langs de beek ten noorden van de sportvelden.
- Een nieuwe verbinding die de barrièrewerking van de A32 vermindert en een veilige en aantrekkelijke oversteek mogelijk maakt. Dit viaduct verbindt de Karpervijver met het Eesermeer.
- Een nieuwe verbinding tussen het ontwikkelgebied Woldmeenthe Noord en het recreatiegebied bij De Bult.

Basisnet: het onderliggende netwerk

Het basisnetwerk vult het plus- en groennetwerk fijnmazig aan en biedt de basisvoorziening voor voetgangers. De belangrijkste **hoofdprincipes** zijn:

- Dit netwerk is minimaal 1,8 meter breed;
- Het netwerk is inclusief en met toegankelijkheidsmaatregelen ingericht.

Toelichting

Basisnetwerk

Fijnmazig netwerk dat plus- en groennetwerk aanvult, basisvoorziening voor voetgangers.

- Minimaal 1,8 m breed
- Inclusief ingericht voor toegankelijkheid

Groennetwerk

Verbindt groene gebieden, rustige en natuurlijke omgeving.

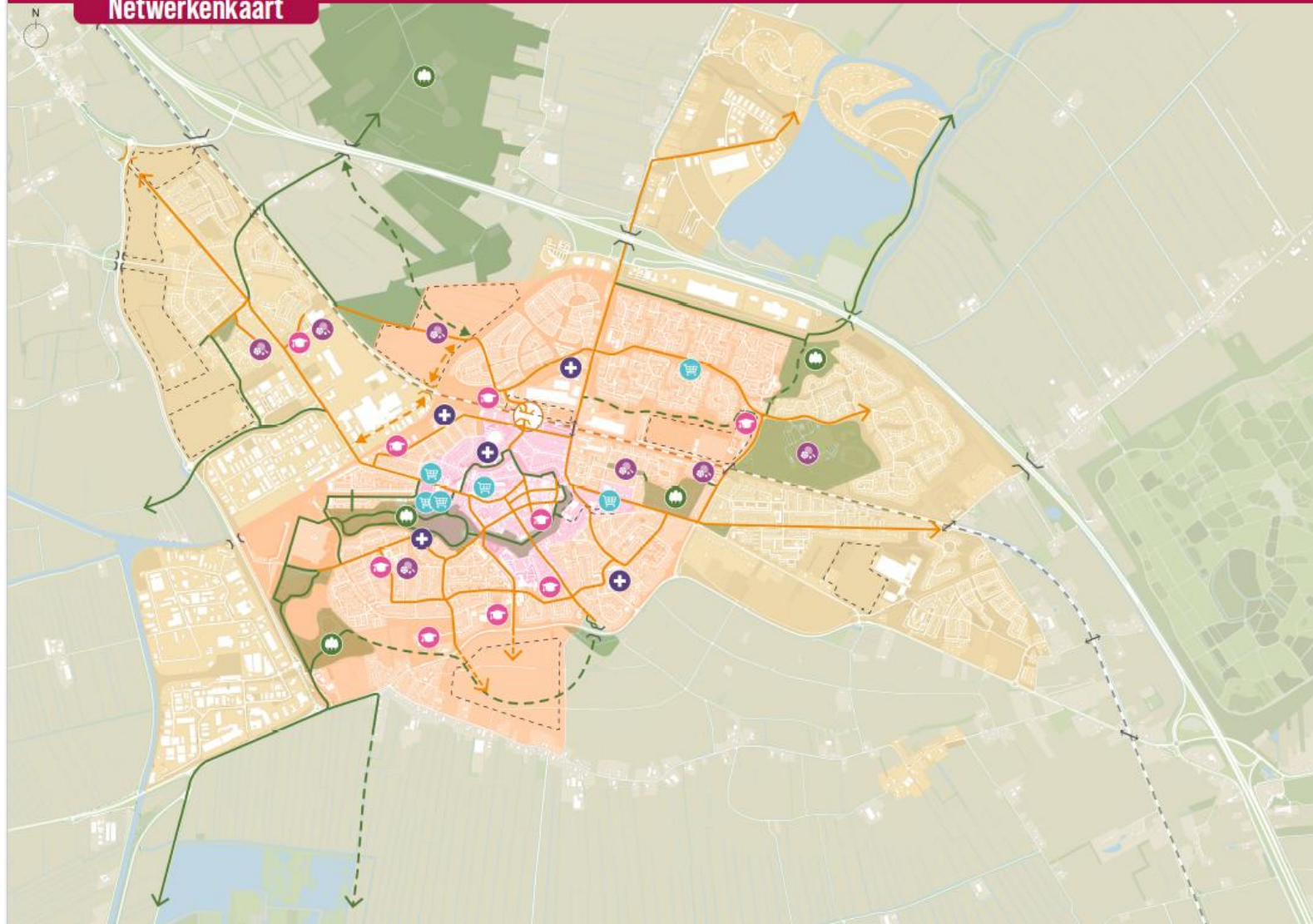
- Minimaal één zitmogelijkheid per km
- Gescheiden van gemotoriseerd verkeer

Plusnetwerk

Verbindt belangrijke locaties, goed bereikbaar, hoogste prioriteit qua onderhoud.

- Breedte: 2,20 - 3,20 m
- Binnen 15 min bereikbaar vanaf elke startlocatie
- Ambitie breedtes tot 4.00m
- Sociale veiligheid: verlichting, 'ogen op straat'
- Effen, inclusief gidslijnen
- Comfort: zitplaats per 500 m, toilet per 2 km

Netwerkenkaart



Legenda:

- A milieu
- B milieu
- C milieu
- Groenzone
- Schoolzone
- Speel- en sportzone
- Zorgzone
- Supermarkt
- Station
- Groennetwerk
- Groennetwerk nieuw
- Plusnetwerk
- Plusnetwerk nieuw
- Ontwikkellocaties
- Viaduct
- Nieuw viaduct
- Gelijkvloerse kruising spoor

Fietsnetwerk

In lijn met het ambitiefietsnetwerk van de provincie is voor Steenwijk een fietsnetwerk opgesteld, bestaande uit drie niveaus: het regionale hoofdnetwerk, het lokale hoofdnetwerk en het recreatieve netwerk.

Regionaal hoofdnetwerk: versterking van de regionale rol van Steenwijk

Het regionale hoofdnetwerk is gericht op de verbinding tussen de kernen in de regio en het centrum en station van Steenwijk. Het netwerk onderstreept de rol van Steenwijk als regionaal knooppunt, mede dankzij het intercitystation. De paden zijn ingericht conform de richtlijnen van het CROW.

Doorfietsroutes als speerpunt: een belangrijk onderdeel van het regionale netwerk zijn de doorfietsroutes. Vanuit de gemeente Steenwijkerland bestaat de ambitie om deze routes stapsgewijs te verbeteren. Daarbij ligt de focus vooral op verbreding en verbetering van bestaande fietsinfrastructuur.

Bij de prioritering van projecten wordt momenteel vooral gekeken naar aspecten als verkeersveiligheid en de aanwezigheid van drukke lokale fietsroutes. De ambitie is echter om steeds meer te kijken vanuit een netwerkbenadering, waarbij routes in samenhang worden beschouwd.

Voor **Steenwijk** zijn met name de volgende routes van belang:

- Voor de verbinding Steenwijk–Meppel is reeds een tracéonderzoek uitgevoerd als basis voor verdere uitwerking. Het optimaliseren van deze verbinding maakt het woonwerk verkeer per fiets tussen de steden aantrekkelijker.
- De routes naar Zwolle (via Giethoorn/Zwartsluis) en Heerenveen (via Wolvega) zijn van strategisch belang. Langs deze assen zijn vaak al voorzieningen aanwezig, maar deze voldoen veelal niet aan de doorfietsroute-eisen. Er is een duidelijke ambitie om deze assen op termijn geschikt te maken voor snel, comfortabel en veilig fietsverkeer.
- De fietsverbinding tussen Steenwijk en Havelte. Dit is een belangrijke schoolroute.
- Verder wordt binnen het regionale netwerk de verkeersveiligheid verbeterd op de kruising Tukseweg – Ruxveenseweg – Steenwijkerweg aan de hand van een ongelijkvloerse kruising, aangezien daar een belangrijke doorgaande fietsroute Steenwijk verbindt met de Witte Paarden.

Lokaal hoofdnetwerk: ontsluiting van Steenwijk en de ontwikkelgebieden

Het lokale fietsnetwerk zorgt voor verbinding tussen belangrijke locaties zoals woonwijken, scholen, voorzieningen en het station en sluit aan op het regionale netwerk. Dit netwerk vormt de ruggengraat van het dagelijkse fietsgebruik binnen de stad. De hoofdprincipes zijn als volgt:

- De paden zijn ingericht conform de richtlijnen van het CROW.
- Waar mogelijk vrijliggend van gemotoriseerd verkeer.

Met de ontwikkeling van nieuwe woongebieden in **Steenwijk**, zoals De Kamp, ontstaan nieuwe verkeersstromen. Daarom is het noodzakelijk om nieuwe fietsverbindingen aan te leggen die goed aansluiten op het bestaande netwerk. De volgende punten zijn daarbij van belang:

- De oversteekbaarheid van de Schansweg is een belangrijk knelpunt, mede vanwege de verwachte stroom schoolgaande fietsers tussen De Kamp en de onderwijsinstellingen ten noorden van deze weg.
- Ook is een fietstunnel onder het spoor ten noorden van het station een belangrijke ontbrekende schakel die de barrièrewerking van het spoor kan verminderen.
- Een nieuwe verbinding ten noorden van de Oostermeenthe richting Eesermeer met een over-of onderdoorgang ter hoogte van de A32.

Recreatief netwerk: aantrekkelijke verbindingen naar het landschap

Het recreatieve fietsnetwerk verbindt Steenwijk met de omliggende recreatieve gebieden, natuur- en groengebieden. Het **hoofdprincipe** is:

- Hier wordt menging met gemotoriseerd verkeer vermeden.

Enkele nieuwe verbindingen in **Steenwijk** zijn hierbij van belang:

- Een nieuwe route langs de oostzijde van De Auken, als alternatief voor de Blokzijlseweg.
- Een nieuwe verbinding vanuit het ontwikkelgebied Woldmeenthe Noord richting het recreatiegebied bij De Bult

Toelichting

Regionaal netwerk

Verbindt omliggende dorpen en kernen met Steenwijk.

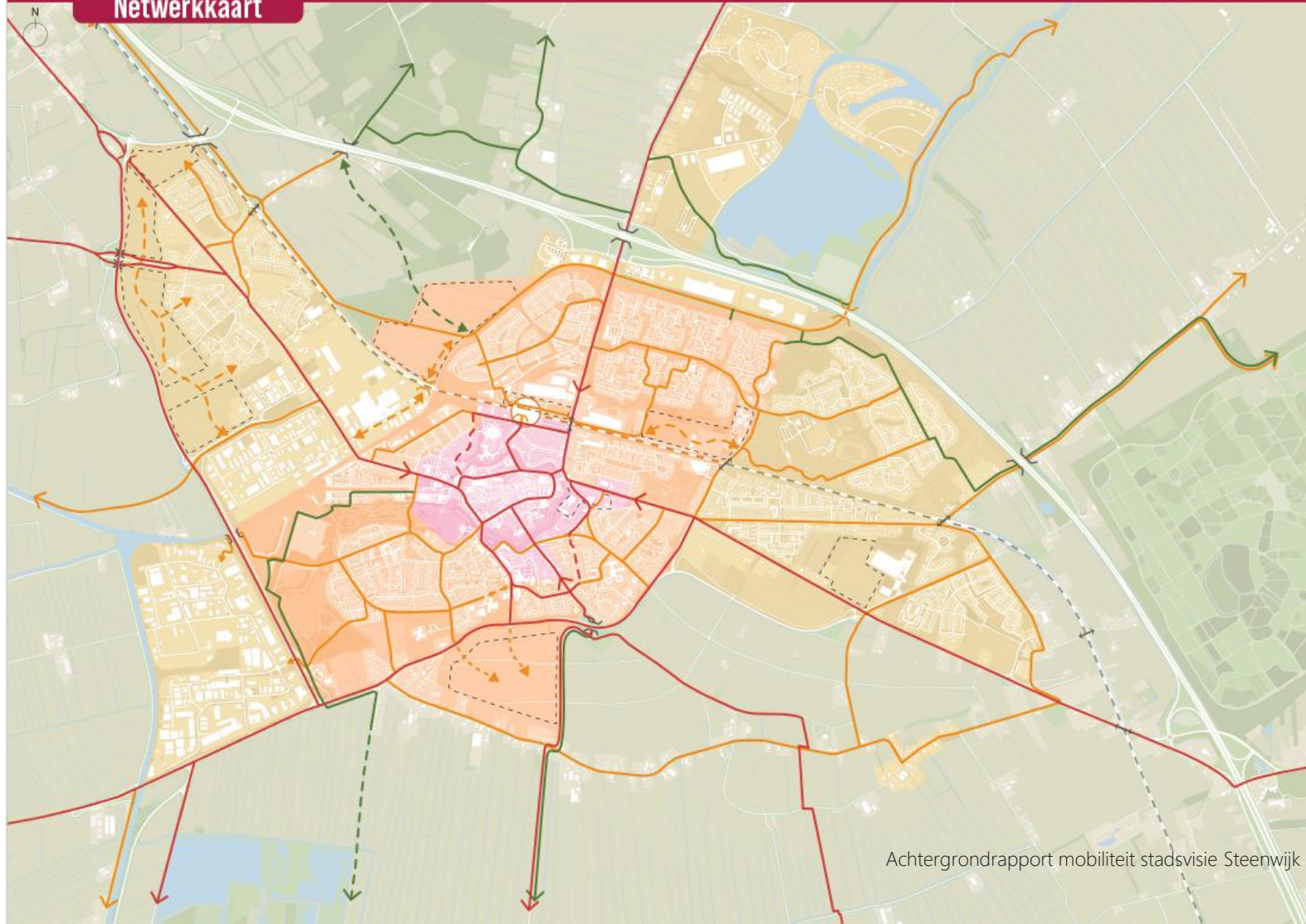
Lokaal netwerk

Verbindt belangrijke locaties binnen Steenwijk, sluit aan op het regionale netwerk

Recreatief netwerk

Verbindt natuur- en recreatiegebieden, bevordert toerisme
• Vermijdt mengen met gemotoriseerd verkeer

Netwerkk kaart



Legenda:

- Regionaal hoofdnetwerk
- Lokale hoofdnetwerk
- Recreatieve hoofdnetwerk
- Potentiële verbinding regionaal
- Potentiële verbinding lokaal
- Potentiële verbinding recreatief
- Station
- Ontwikkellocaties
- Viaduct
- Nieuwe viaduct
- Gelijkvloerse kruising spoor
- A milieu
- B milieu
- C milieu

Publieke mobiliteit

Een goed functionerend openbaar vervoersysteem is belangrijk voor de bereikbaarheid van Steenwijk, zowel voor dagelijkse verplaatsingen als voor recreatieve en toeristische doeleinden. Publieke mobiliteit bestaat in Steenwijk uit een spoorwegnetwerk, een busnetwerk en aanvullende vormen van publieke mobiliteit.

Spoornet: intercitystation als regionale trekker

Het intercitystation Steenwijk vormt een belangrijke schakel in de regionale en nationale bereikbaarheid. Met een invloedsgebied van circa 1.200 meter wordt een groot deel van Steenwijk goed ontsloten voor treinreizigers. Enkele woongebieden vallen buiten dit directe bereik, wat vraagt om aanvullende maatregelen zoals goede fietsverbindingen, stallingsvoorzieningen en busontsluiting.

Busnet: fijnmazige ontsluiting van stad en regio

Het busnetwerk bestaat uit meerdere lijnen en haltes, elk met een invloedsgebied van circa 400 meter. Hoewel een groot deel van Steenwijk binnen dit bereik valt, zijn er ook enkele gebieden die momenteel buiten de dekking vallen. Om dit op te lossen worden twee maatregelen verkend:

- het toevoegen van nieuwe haltes;
- het strategisch verplaatsen van bestaande haltes;
- Inzetten op de combinatie fiets en openbaar vervoer.

Voorbeelden zijn het toevoegen van haltes op lijn 70 ter hoogte van Tuk en lijn 26 op de Meppelerweg. De minimale streefbediening is een frequentie van 2 keer per uur per lijn, waarmee een betrouwbare en aantrekkelijke vervoersoptie wordt geboden voor dagelijkse verplaatsingen.

De combinatie van fiets en openbaar vervoer biedt kansen om het invloedsgebied van haltes en station te vergroten. Door de fiets als voortransportmiddel te stimuleren, kunnen reizigers vanuit een groter gebied snel en duurzaam toegang krijgen tot het OV-netwerk. Daarbij hoort de ambitie om de fietsvoorzieningen rond haltes en het station te verbeteren. Denk hierbij aan: overdekte en veilige fietsenstallingen, comfortabele wachtruimtes, veilige en toegankelijke oversteeklocaties.

Publieke mobiliteit als aanvulling en alternatief

De provincie Overijssel zet in op publieke mobiliteit als alternatief voor de privéauto en als vangnet voor minder mobiele doelgroepen. Steenwijk sluit aan bij deze ambitie aan de hand van de volgende pijlers:

- Faciliteren en ondersteunen van innovatieve vormen van vervoer, zoals bijvoorbeeld liftpalen.
- Ook deelfietsen maken deel uit van de publieke mobiliteit. Met name op strategische locaties, in het bijzonder voor de verbinding tussen station Steenwijk en de omliggende bedrijventerreinen en de Johannes Post Kazerne, ten oosten van Steenwijk.
- Vanuit de gemeente Steenwijkerland wordt Wmo-vervoer aangeboden. Dit is maatwerkvervoer voor mensen die door een beperking niet zelfstandig kunnen reizen. Het wordt geregeld op basis van de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). Hiervoor is een indicatie nodig.
- Tot slot wordt ook een belbus verkend die enkele toeristische en maatschappelijke toplocaties vanaf het station bedient, waaronder De Koloniën van Weldadigheid, De Johannes Post Kazerne, en De entree van het Holtingerveld.

Toelichting

Spoornet

Station als knooppunt, bereikbaar per fiets of te voet.

- Invloedsgebied: 1200 m loopafstand
- Goede fietsvoorzieningen en deelfietsen

Busnet

Regionale verbindingen, haltes binnen loopbereik.

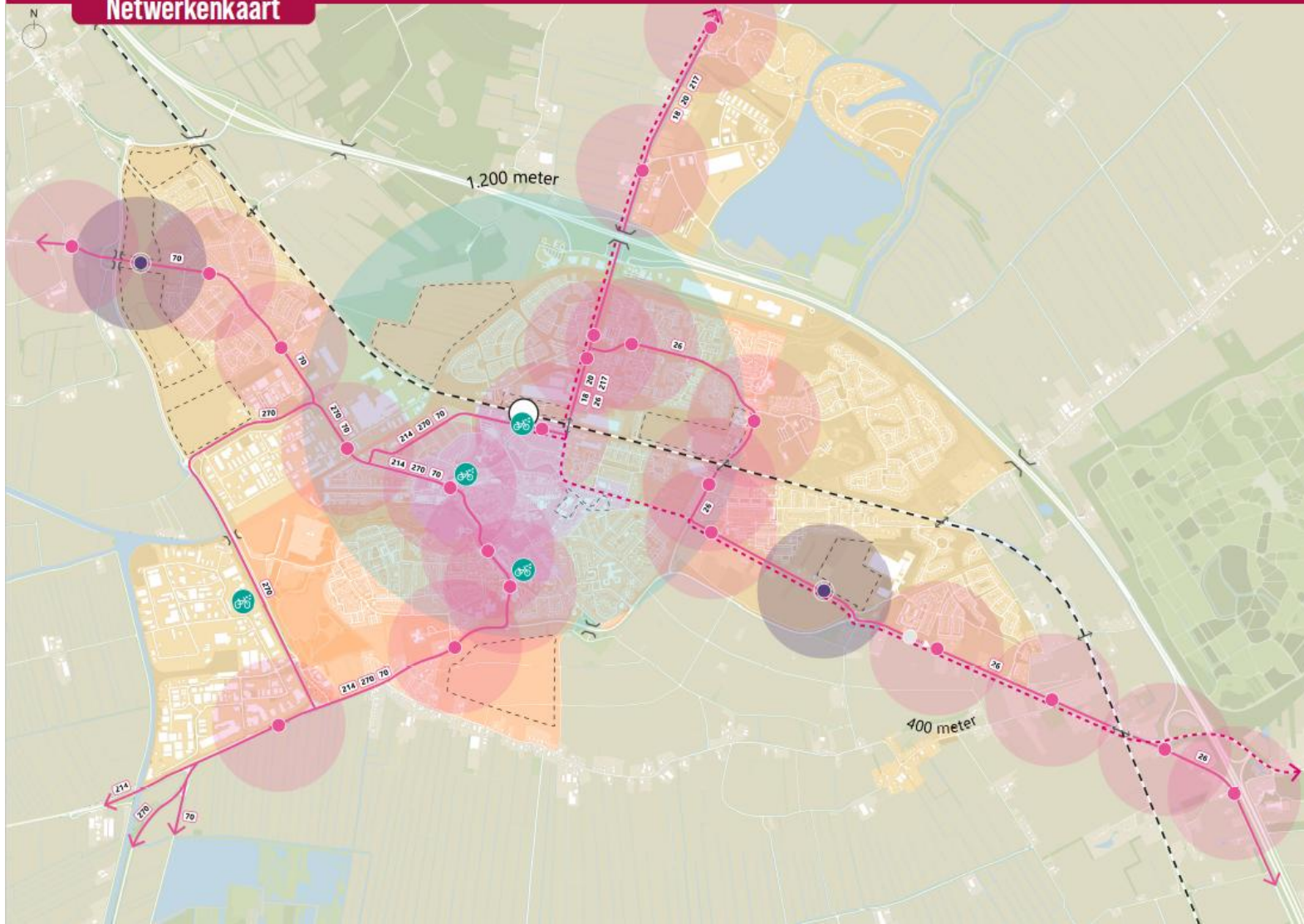
- Invloedsgebied: 400 m
- Nieuwe haltes waar nodig
- Overdekte fietsenstallingen, wachtruimtes, veilige oversteekplekken
- Minimaal 2x per uur frequentie (per richting)

Publieke mobiliteit

Alternatieven voor privé-auto, zoals deelmobiliteit.

- Ondersteuning van initiatieven zoals liftpalen
- Duurzaam en sociaal mobiliteitsbeleid

Netwerkenkaart



Legenda:

- Bus
- Pendelbus
- Lijnnummer
- Spoor
- Station
- Bushalte
- Nieuwe bushalte
- Invloedsgebied 400 m (bestaand)
- Invloedsgebied 400 m (nieuw)
- Invloedsgebied 1.200 m
- Fiets P&R locatie
- Ontwikkellocaties
- Viaduct
- Gelijkvloerse kruising spoor
- A milieu
- B milieu
- C milieu

Autonetwerk

Het autonetwerk in Steenwijk bestaat uit drie hoofdtypen netwerken: het plusnet, het hoofdnet en het basisnet. Elk van deze netwerken vervult een specifieke functie binnen de mobiliteit van de stad en de regio.

Plusnet: regionale ontsluiting

Het plusnet betreft de hoofdwegenstructuur buiten de bebouwde kom en biedt de regionale ontsluiting. Hier wordt actief verkeer gescheiden van gemotoriseerd verkeer. De wegen worden ingericht volgens het GOW 50/80 of SW 100/130-regime en bevinden zich vooral aan de randen van de C-milieus. Dit netwerk faciliteert de snelle verbinding tussen de omliggende regio's.

Hoofdnet: verbinding van wijk en voorzieningen

Het hoofdnet verbindt het plusnet met voorzieningen en woonwijken door middel van inprikkers. Deze routes lopen langs de B- en C-milieus en bieden toegang tot woonwijken, waar de inrichting overgaat naar langzamer verkeer. De ontwikkeling van een nieuwe randweg bij de Woldmeenthe Noord wordt verkend. Dit hoofdnet is gericht op goede toegankelijkheid en biedt ook een verbinding naar geclusterde parkeerlocaties aan de rand van het centrum via parkeerinprikkers.

De wegen op het hoofdnet worden ingericht volgens het GOW 30/50-regime, met vrijliggende fietspaden wanneer het GOW 50-regime wordt gehanteerd. Waar mogelijk worden rotondes aangelegd om de verkeerssnelheid te verlagen. Een specifiek voorbeeld is de Middenweg, waar vrijliggende fietspaden worden gerealiseerd vanwege het verwachte hoge verkeer en de nabijheid van de Beatrixschool. Ook een deel van de Schansweg zal heringericht worden tot GOW 30, wat de oversteekbaarheid voor schoolgaande kinderen en bewoners van De Kamp verbetert.

Basisnet: bestemmingsverkeer

Het basisnet bestaat uit de overige wegen, die uitsluitend bestemd zijn voor bestemmingsverkeer en zijn ingericht volgens het ETW30-regime.

Toelichting

Plusnet

Hoofdwegenstructuur buiten de bebouwde kom, regio-ontsluiting.

- Actief verkeer gescheiden, geen voorrang
- Wegen: GOW 50/80 of SW 100/130

Hoofdnet

Verbindt plusnet met voorzieningen en woonwijken aan de hand van inprikkers.

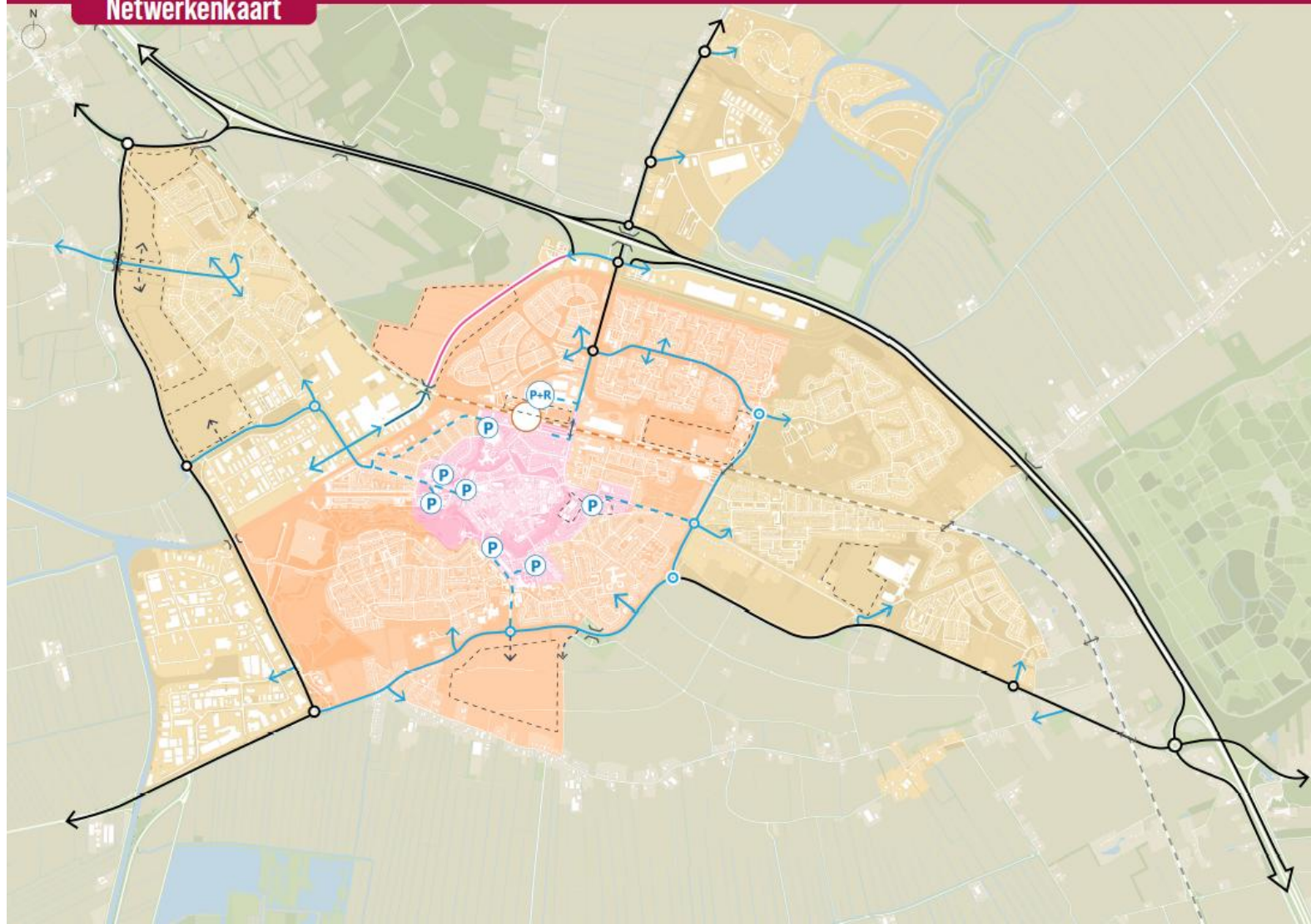
- Actief verkeer speelt grotere rol, vaak voorrang
- Vrijliggende fietspaden waar mogelijk, afhankelijk van GOW30/50 inrichting
- Parkeerlocaties aan de rand van het centrum

Basisnet

Overige wegen, uitsluitend voor bestemmingsverkeer.

- ETW30-regime
- Geen doorgaand karakter

Netwerkenkaart



Legenda:

- Plusnet auto 50 / 80 / 100
- Hoofdnet auto GOW 30/50
- Rotonde nieuw
- Hoofdnet auto nieuw
- Basisnetwerk
- - - Inprikkers parkeren
- Inprikkers hoofdnetwerk
- - - Inprikkers nieuw
- (P) Parkeren
- (P+R) Park & Ride
- [] Ontwikkellocaties
-) (Viaduct
-) (Nieuwe viaduct
- ↔ Gelijkvloerse kruising spoor
- A milieu
- B milieu
- C milieu

Parkeren in de ABC-milieus

Hieronder volgt een beschrijving van de parkeeruitgangspunten binnen de verschillende zones van de ABC-milieus. De parkeerbehoefte wordt gestuurd op basis van de Nota Parkeernormen van de Gemeente Steenwijkerland.

Parkeren in A-milieus: centrumgebied met focus op OV en verblijfskwaliteit

Het A-milieu omvat het centrumgebied met een uitgesproken laag autogebruik. De openbare ruimte wordt hier primair ingericht voor voetgangers, verblijf en hoogwaardige OV-bereikbaarheid. Doorgaand autoverkeer wordt actief geweerd en de auto wordt via een beperkt aantal 'inprikkers' naar centrale voorzieningen geleid. Parkeren vindt uitsluitend aan de randen van het gebied plaats, om de kern autoluw te houden en ruimte te bieden aan verblijfskwaliteit.

Parkeren in B-milieus: fietsgerichte schil rond het centrum

De B-milieus vormen de directe schil rondom het centrum. De fiets is hier het belangrijkste vervoermiddel, en de bereikbaarheid wordt geborgd via erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Ook in deze gebieden wordt het parkeren zo veel mogelijk aan de randen georganiseerd, zodat de woonstraten ruimte bieden aan groen, spelen en langzaam verkeer.

Parkeren in C-milieus: gemengd gebruik in de rest van de bebouwde kom

In de C-milieus, die de rest van de bebouwde kom beslaan, is sprake van gemengd verkeer met een belangrijke rol voor de auto naast fiets en openbaar vervoer. De infrastructuur bestaat hoofdzakelijk uit gebiedsontsluitingswegen (GOW30 of GOW50). Parkeren wordt in beginsel nog steeds zoveel mogelijk aan de randen van nieuwe ontwikkelingen georganiseerd, maar in de praktijk wordt bezoekerparkeren vaak in de openbare ruimte toegestaan.

5. Verkeerskundige impact en voorgestelde maatregelen richting 2050

5.1 Het toekomstig gebruik van het wegennet

De stad Steenwijk staat voor een aanzienlijke ruimtelijke opgave. Deze opgave leidt tot meer verplaatsingen en daarmee een veranderende druk op het mobiliteitssysteem van de stad. In dit hoofdstuk zijn de verkeerskundige effecten van deze ontwikkeling in beeld gebracht en zijn de verkeerskundige maatregelen doorgerekend die in het mobiliteitssysteem nodig zijn om het toekomstbestendig te maken. In dit hoofdstuk zijn samenvattingen van de modelresultaten weergegeven.

Uitgangspunten verkeersmodel RVMO

Om inzicht te krijgen in de impact van de ruimtelijke ontwikkelingen op het verkeersnetwerk, zijn verkeersmodelberekeningen uitgevoerd met het Regionaal Verkeersmodel Overijssel (RVMO). Dit is een multimodaal verkeersmodel waarin verplaatsingen van auto, fiets en openbaar vervoer worden doorgerekend. De resultaten van de doorrekeningen worden weergegeven in motorvoertuigen per etmaal.

De berekende intensiteiten uit het verkeersmodel zijn afgerond op honderdtallen. Modelberekeningen geven een inschatting van de toekomstige situatie en kennen een zekere bandbreedte. Zeker bij zichtjaren verder in de tijd kunnen uitkomsten enigszins afwijken van de werkelijkheid. Desalniettemin geven de berekeningen een goed beeld van de te verwachte verkeersstromen, maar voorkomen we schijnnaauwkeurigheid door de cijfers af te ronden.

Autonome situatie

Het model gaat uit van een autonome situatie: hierin zijn alleen vastgestelde ruimtelijke en infrastructurele plannen opgenomen tot 2050. De woningbouwontwikkelingen in Steenwijk tot 2050 zijn handmatig aan deze autonome situatie toegevoegd, zodat ook het effect van de woningbouwopgave en ruimtelijke plannen inzichtelijk wordt.

De autonome situatie is opgebouwd op basis van landelijke en regionale ramingen zoals vastgesteld door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Hierbij is in het verkeersmodel onder meer rekening gehouden met:

- Demografische en economische ontwikkelingen, zoals bevolkingsgroei, huishoudenssamenstelling en werkgelegenheid.
- Wijzigingen in kosten en beschikbaarheid van modaliteiten, zoals brandstofprijzen, OV-tarieven en vergoedingsstructuren.
- Landelijke heffingen en tolmaatregelen, indien van toepassing.
- Verwachte ontwikkelingen in het netwerk, zoals uitbreiding of aanpassing van infrastructuur elders in de regio (level of service).
- Veranderingen in mobiliteitsgedrag, zoals de verwachte groei in autogebruik of verschuivingen naar duurzame modaliteiten.

Scenario's

Voor deze studie zijn drie scenario's doorgerekend:

- **Scenario 1:** autonome situatie in 2050

Dit is de situatie in 2050 zonder planontwikkelingen, alleen de reeds vastgestelde ontwikkelingen zijn meegenomen.

- **Scenario 2:** autonome situatie + planontwikkelingen tot 2050

In dit scenario is gerekend met de autonome situatie en de verwachte planontwikkelingen, zonder aanvullende verkeerskundige maatregelen.

- **Scenario 3:** autonome situatie + planontwikkelingen tot 2050 + verkeersmaatregelen

In dit scenario zijn verkeerskundige maatregelen doorgerekend die bijdragen aan de ambities uit hoofdstuk 4: een leefbare en bereikbare stad met meer ruimte voor lopen, fietsen en OV. De auto blijft belangrijk, maar speelt een minder dominante rol, met name in het centrum. De maatregelen sluiten aan bij de gebiedsgerichte benadering en pakken knelpunten aan zoals omschreven in hoofdstuk 3. Alle maatregelen die zijn doorgerekend in scenario 3 zijn hiernaast opgenomen.

Verkeersmaatregelen scenario 3, welke ingrepen zijn nodig?

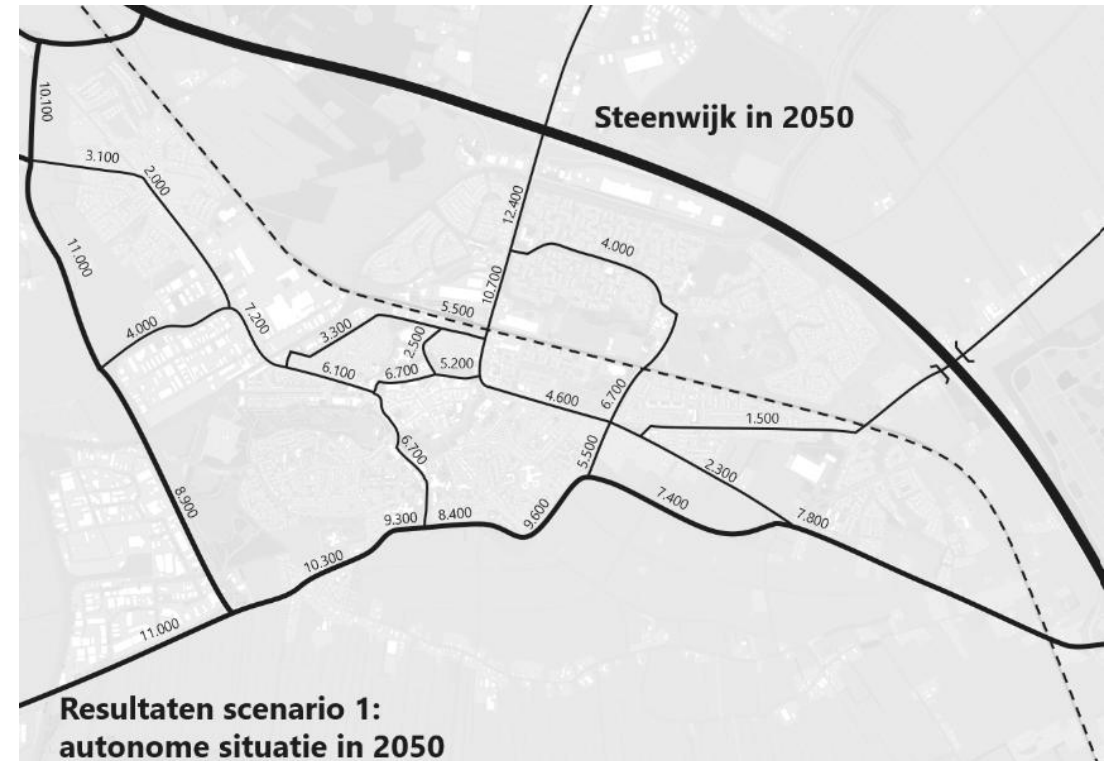
- Realiseren vrijliggende fietspaden
 - Middenweg
 - Vendelweg
- Instellen éénrichting op de Burgemeester Goeman Borgesiusstraat en de J.H. Tromp Meestersstraat (rijrichting west naar oost)
- Realiseren nieuwe verbindingsweg (Productieweg – Woldmeentherand)
- Realiseren doorfietsroutes (Meppel, Giethoorn, Witte paarden/Wolvega) en recreatieve fietspaden (Giethoorn, Steenwijker Aa, de Bult)
- Fietstunnel onder het station
- P&R-station noordzijde
- Fietstunnel rotonde Tuk noord N334-Tukseweg-N761
- Fietstunnel onder A32 bij de Steenwijker Aa
- Realiseren recreatief netwerk 'rondje vesting'
- Realiseren rotonde kruispunt Gagelsweg-Middenweg
- Realiseren rotonde kruispunt Gageslweg-Schansweg
- Verlagen van de snelheid naar 30km/u en aanpassen inrichting:
 - Schansweg en Zuidveenseweg
 - Vendelweg
 - Eesveenseweg
 - Meester Zigher Ter Steghestraat
 - Tramlaan
 - Tukseweg

5.2 Resultaten scenario 1

In deze eerste modelrun is gerekend met de autonome groei tot 2050. Dit betekent dat alleen de demografische, economische en reeds vastgestelde planontwikkelingen zijn meegenomen. De ruimtelijke plannen uit de Stadsvisie én aanvullende verkeerskundige maatregelen zijn buiten beschouwing gelaten.

Resultaten

Uit de resultaten blijkt dat de verkeersintensiteiten in Steenwijk ook zonder extra ontwikkelingen toenemen. Deze stijging is relatief gelijkmatig verdeeld over het netwerk. Bestaande knelpunten, zoals de verkeersdruk op routes door het centrum en de Schansweg blijven zichtbaar in dit scenario. In dit scenario word niet bijgedragen aan de ambities zoals omschreven in hoofdstuk 4.



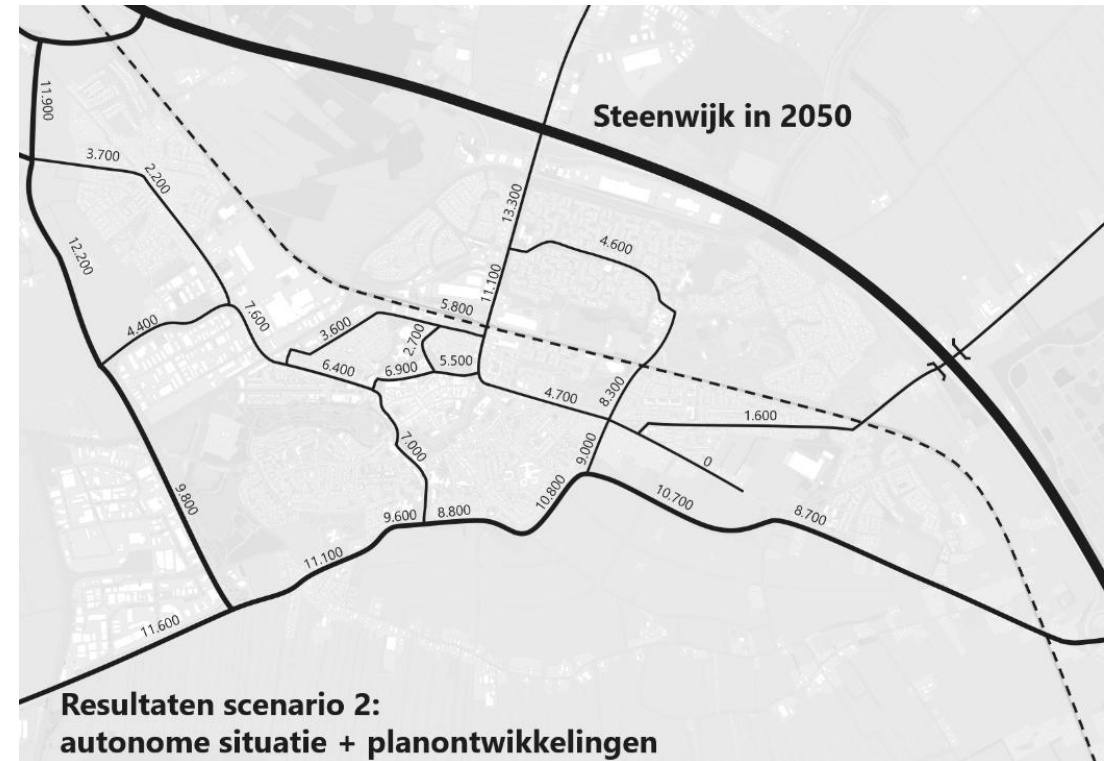
Figuur 5.1: Resultaten verkeersmodel scenario 1

5.3 Resultaten scenario 2

In scenario 2 is, bovenop de autonome groei, gerekend met de ruimtelijke planontwikkelingen uit de Stadsvisie Steenwijk. Dit omvat onder meer woningbouw, uitbreiding van voorzieningen, bedrijventerreinen en onderwijslocaties, zoals beschreven in hoofdstuk 3. Verkeerskundige maatregelen zijn in dit scenario wederom nog niet meegenomen. In dit scenario is ervoor gekozen de knip in de Meppelerweg mee te nemen. Omdat deze maatregel binnenkort wordt uitgevoerd, zijn de verkeerskundige effecten in combinatie met de planontwikkelingen zichtbaar. Op de volgende pagina zijn de verschillen tussen scenario 1 en 2 namelijk weergegeven.

Resultaten

De toevoeging van deze ontwikkelingen leidt tot extra verkeersdruk, met name op de hoofdroutes van en naar Steenwijk. De grootste toenames in verkeersintensiteit zijn te zien op de N334, Schansweg (tussen Gagelsweg en Onnaweg), Gagelsweg en de Eesveenseweg. Deze effecten hangen samen met de 'knip' op de Meppelerweg ter hoogte van nummer 93, waardoor verkeer zich herverdeelt over het wegennet. Ook in dit scenario word niet bijgedragen aan de ambities zoals omschreven in hoofdstuk 4.

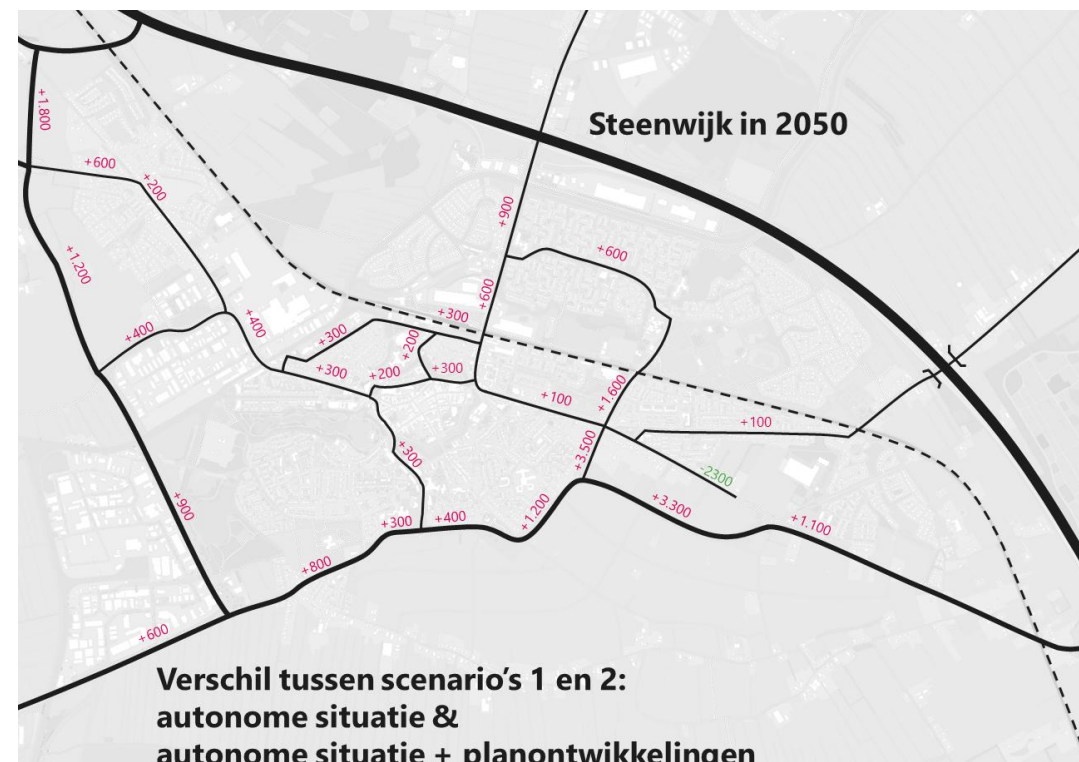


Figuur 5.2: Resultaten verkeersmodel scenario 2

Vershil tussen resultaten scenario 1 & 2

De verschillen tussen scenario 1 en 2 zijn weergegeven in figuur 5.3. Door de knip op de Meppelerweg neemt de verkeersdruk daar af, terwijl deze zich verplaatst naar de Gagelsweg en de Schansweg, routes die als gewenste alternatieven worden gezien. Wel is het van belang om de oversteekbaarheid over de Gagelsweg te monitoren. Op dit moment zijn er middeneilanden waar actief verkeer gefaseerd kan oversteken. Het is raadzaam om de situatie nauwlettend in de gaten te blijven houden om zo eventueel flankerende maatregelen te nemen om de oversteekbaarheid over de Gagelsweg te blijven waarborgen.

Verder valt op dat de grootste verkeerstoenames optreden op de toegangswegen, terwijl de toename in het centrumgebied zelf relatief beperkt blijft.



Figuur 5.3: Resultaten verkeersmodel; verschillen tussen scenario 1 en 2

5.5 Resultaten scenario 3

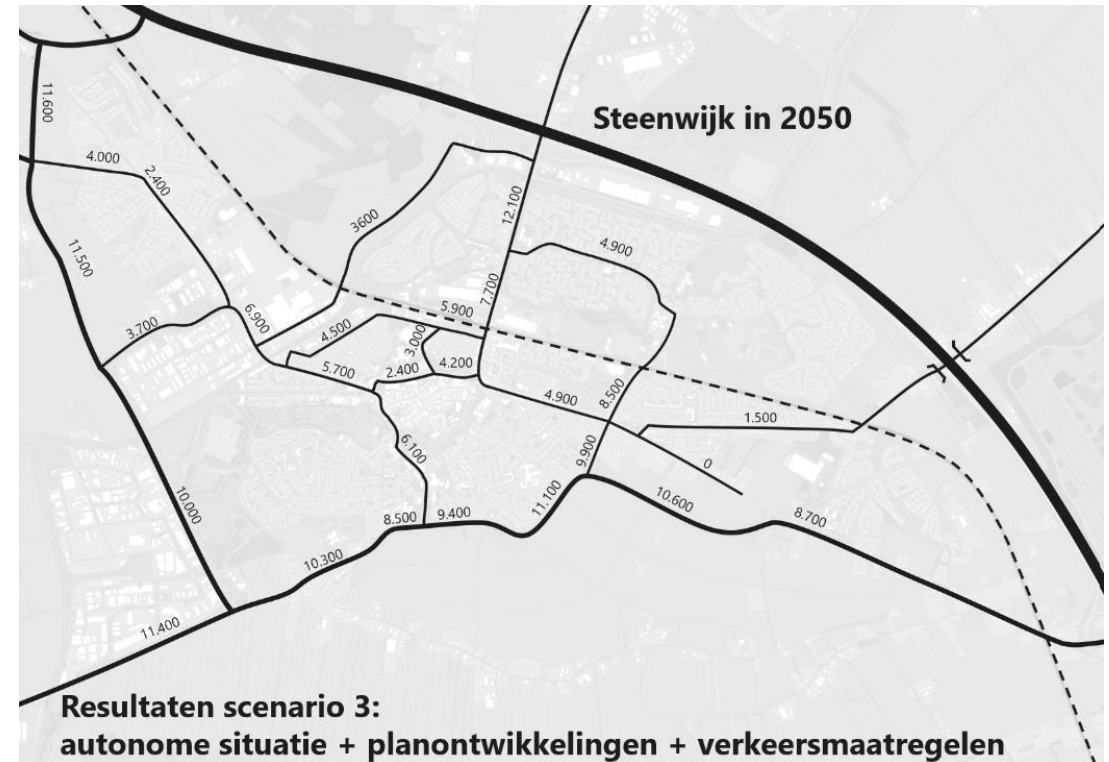
Scenario 3 combineert de ruimtelijke ontwikkelingen uit scenario 2 met een pakket aan verkeerskundige maatregelen. Deze maatregelen zijn gericht op het sturen van verkeersstromen buiten het historische centrum, om de leefbaarheid en bereikbaarheid te verbeteren.

Resultaten

De effecten zijn weergegeven in figuur 5.4. Er zijn duidelijke afnames zichtbaar op de Burgemeester Goeman Borgesiusstraat en de Eesveenseweg, als gevolg van het instellen van een eenrichtingsregime en de aanleg van een nieuwe randweg langs de Steenwijker Aa. Dit sluit aan bij de uitgangspunten voor de ABC-milieus, zoals omschreven in hoofdstuk 4.

De eenrichtingsmaatregel in het centrum veroorzaakt in het model echter ook ongewenste sluiproutes, met name via de Matthijs Kiersstraat. Zonder aanvullende (flankerende) maatregelen zal verkeer deze route kiezen in plaats van de Meester Zigher Ter Steghestraat.

Tot slot blijkt uit het model dat de nieuwe randweg een positieve bijdrage levert aan de spreiding van verkeer over het netwerk. De Eesveenseweg wordt ontlast en er ontstaat een volwaardig alternatief voor doorgaand verkeer van noord naar zuidwest Steenwijk en vice versa. Naar aanleiding van de berekeningen valt verder op te merken dat de Schansweg een belangrijke verbindingroute blijft voor Steenwijk. Het verlagen van de snelheid op de Schansweg heeft in deze berekeningen niet het gewenste resultaat gehad. De oversteekbaarheid over de Schansweg blijft een aandachtspunt in de toekomst.



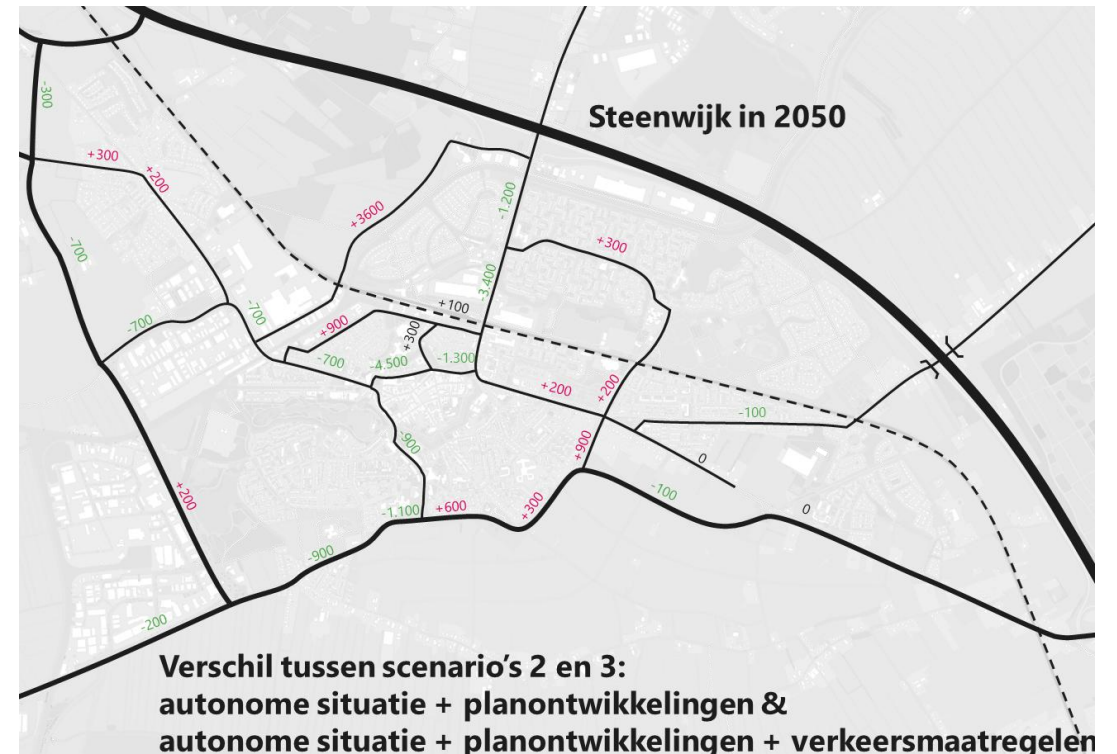
Figuur 5.4: Resultaten verkeersmodel scenario 3

Verschil tussen resultaten scenario 2 & 3

Op figuur 5.5 zijn de verschillen tussen scenario 2 en 3 weergegeven. Op deze manier zijn de effecten van de verkeerskundige ingrepen eenvoudig waar te nemen. Het grootste verschil is te zien op de Eesveenseweg – Burgemeester Goeman Borgesiusstraat. Daarnaast valt op dat op bijna alle toegangswegen naar het centrum, er een afname van gemotoriseerd verkeer is berekend.

De verkeersingrepen, zoals voorgesteld, dragen bij aan de ambities, waarbij de verkeersdruk in het historische centrum van Steenwijk afneemt en het gemotoriseerde verkeer over de randweg óm Steenwijk wordt geleid richting het industrieterrein (Dyke).

Steenwijk blijft zo bereikbaar per auto en wordt tegelijkertijd aantrekkelijker voor de fiets en voetganger. Dit zorgt voor een verbetering van de leefbaarheid in het centrumgebied.



Figuur 5.5: Resultaten verkeersmodel scenario 3

5.6 Resumé

Eénrichtingverkeer centrum Steenwijk

De effecten van het éénrichtingverkeer zijn positief te noemen. Verkeer over de Burgemeester Goeman Borgesiusstraat halveert en verspreid zich over het wegnnet en wordt deels opgevangen door de nieuwe randweg. Er zijn echter flankerende maatregelen nodig om sluipverkeer over de Matthijs Kiersstraat te voorkomen.

Knip Meppelerweg

De knip op de Meppelerweg leidt tot een andere verkeersstroom. De alternatieve route loopt over de Schansweg en of Gagelsweg. Deze wegen zijn ingericht om groter(e) verkeerstromen te verkeren. Het is het raadzaam om de toenemende verkeersdruk op de Gagelsweg te monitoren, waarbij extra aandacht gewenst is voor de oversteekbaarheid van actief verkeer.

Randweg Woldmeenthe

De aanleg van de randweg ten noordwesten van Steenwijk zorgt voor een nieuwe doorgaande route die de A32 op een directe manier verbindt met het bedrijventerrein ten westen van Steenwijk. Doorgaand (landbouw-/vracht-)verkeer dat in de bestaande situatie dóór het centrum van Steenwijk rijdt, kan via deze nieuwe route worden afgewikkeld. Dat is ook te zien in de forse afname van verkeer in de binnenstad op de B.G. Bogesiusstraat. Daarnaast ontlast de randweg de Eesveenseweg en daarmee ook de spoorwegovergang ter hoogte van het station. De randweg draagt bij aan de gestelde mobiliteitsambities.

1) Hendrich, T., & Loumeau, N. (2025, februari). *De effecten van fietsinfrastructuur op wonen, werken en reizen* (CPB Publicatie). Centraal Planbureau.

Realiseren fietsinfrastructuur

Het aanleggen van nieuwe fietsinfrastructuur past bij de ambitie van Steenwijk waarbij er extra aandacht is voor actieve vormen van mobiliteit. Uit onderzoek blijkt dat door het investeren in fietsinfrastructuur het fietsgebruik toeneemt. Het Centraal Planbureau (CPB) heeft in februari 2025 onderzocht dat dankzij vrijliggende fietspaden het aandeel fietsers in het woon-werkverkeer is gestegen van circa 20 naar 25%. Dit komt voornamelijk doordat automobilisten zijn overgestapt op de fiets (1).

Verlagen van de snelheid naar 30km/u en aanpassen inrichting

Het verlagen van de snelheid leidt niet direct tot een verandering in het verkeersbeeld. Dit heeft te maken met het feit dat gemotoriseerd verkeer zich aanpast aan het snelheidsregime en nauwelijks alternatieve routes heeft. Deze maatregel zorgt met name voor een verkeersveiligere stad, waarbij de openbare ruimte eerlijker wordt verdeeld onder de gebruikers.

Bijlage

Bijlage 1: Overzicht van ontwikkelingen

Waar komen de nieuwe woningen?

- Tuk noord: 90 woningen (72 grondgebonden, 18 appartementen)
- Tuk west: 235 woningen (112 grondgebonden, 123 appartementen)
- Steenwijk centrum: 125 woningen (15 grondgebonden, 110 appartementen)
- Spoorzone: 150 appartementen (60 op voormalige LTS-locatie, 90 naast station)
- De Kamp: 379 woningen (235 grondgebonden, 144 appartementen)
- Oosterveen the zuid: 530 woningen (110 grondgebonden, 420 appartementen)

Waar komen de nieuwe bedrijven/organisaties?

- Tuk Bedrijventerrein: 6,5 ha netto bedrijventerrein plus 1.000 m² flexplekken en horeca (max. 200 m² horeca)
- Tuk west: Basisschool (1.200 m² BVO) plus maatschappelijke voorzieningen, incl. kinderopvang (625 m²)
- Supermarkt (± 2.000 m² BVO) aan Meppelerweg 32
- 1.000 m² commerciële voorzieningen (horeca/retail) bij station
- 5.900 m² kantoren (2.500 m² voormalige LTS-locatie, 3.400 m² noordzijde spoor)
- Uitbreiding van voorzieningen buurtcentrum Oosterveen the zuid (o.a. huisarts, kapper) plus vernieuwing brede school, +4 extra klassen
- Woldmeenthe: 8,5 sportvelden, 2 clubgebouwen plus recreatieve voorziening (±1.000 m²)

Overige wijzigingen

- Supermarkt Coop (Scholestraat 28) verdwijnt
- Toevoeging van P&R-locatie achter het station met 600 parkeerplaatsen
- Verplaatsen parkeerlocatie Oosterpoort naar locatie Eekeringe
- Christelijk Kindcentrum Willem Alexander verplaatst naar Gasthuislaan 86
- Stichting Openbaar Primair Onderwijs Op Kop verplaatst naar Kallenkoterallee (nr. 90)
- Tijdelijke Lidl (Woldmeenthe rand 1) verplaatst naar het Steenwijkerdiep
- Christelijk Kindcentrum Het Kompas (Oostwijkstraat 92) vervalt
- Schoollocatie Eekeringe verhuist naar Lijsterbesstraat 1
- RSG Tromp Meesters verplaatst naar Lijsterbesstraat 1
- Regionaal bedrijventerrein langs A32 (locatie en omvang onbekend)
- Bestaande sportvelden in Oosterveen the zuid vervallen

Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

