

College van burgemeester en wethouders

GOEDGEKEURD

Vergadering van 4 april 2023

Beleid en Uitvoering - Samenleving en
Ontwikkeling

**16 2023_B&W_00273 Informatienota over herontwikkeling Gedempte
Steenwijkerdiep in Steenwijk**

Samenstelling:

Aanwezig:

de heer M. Smit, Locoburgemeester en voorzitter; mevrouw T. Jongman, Wethouder; de heer B. Harmsma, Wethouder; de heer M. Scheringa, Wethouder; de heer M.W. de Graaf, Gemeentesecretaris

Afwezig:

de heer J.H. Bats, Burgemeester

Samenvatting

Met deze informatienota wordt de gemeenteraad geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de herontwikkeling van het Gedempte Steenwijkerdiep.

Informatienota

Inleiding

In de raadsvergadering van 8 november 2022 is door de fractie van het CDA een motie ingediend met de oproep aan het college:

1. De raad voor 1 februari 2023 via een informatienota te informeren over de toezeggingen, de stappen die sinds november 2021 zijn gezet en welke resultaten die hebben opgeleverd.
2. De raad te informeren welke acties in 2023 worden uitgevoerd om het project verder te brengen en daarbij een concrete tijdsplanning aan te geven.

In de informatienota van 29 juni 2021 hebben we afgesproken een compleet voorstel ter besluitvorming aan de raad voor te leggen, waarin ook de financiële consequenties gevolgen duidelijk worden gemaakt. Op 17 november 2021 zijn tijdens een werkvergadering de stand van zaken, de inrichtingsschets van het Gedempte Steenwijkerdiep, de verkeersoplossing voor de Tukseweg ter hoogte van de Woldpoort en het raadsvoorstel uitgelegd.

Tijdens de werkvergadering is een aantal vragen / opmerkingen geplaatst die we in deze informatienota beantwoorden en uitleggen. Het voorstel is in de raadsvergadering van 30 november 2021 door alle raadsleden geaccepteerd.

In deze informatienota informeren wij u over de huidige stand van zaken. We volgen daarbij de opzet van het raadsvoorstel van 30 november 2021.

Kernboodschap

Inrichtingsschets Gedempte Steenwijkerdiep

Een belangrijk onderdeel van het inrichtingsplan is de aanpak van de kop van het Steenwijkerdiep: daar waar het water overgaat in verharding. Dit deel van het plangebied wordt apart van de rest van het gebied aangepakt, omdat voor de herinrichting het bestemmingsplan niet gewijzigd hoeft te worden.

De uitwerking van het door MA.AN opgestelde inrichtingsplan voor de kop van het Steenwijkerdiep vraagt om specifieke kennis vanwege de koppeling met het water. We hebben opdracht gegeven voor het opstellen van een civieltechnische tekening. Daarbij worden ook de kademuren, ook gedeelten verder van de kop, en waarvan de kwaliteit slecht is, betrokken.

Vanuit de kop van het Steenwijkerdiep wordt de verbinding met een nieuwe toegang naar park Rams Woerthe gemaakt.

Naast de civieltechnische uitwerking van de havenkop wordt ook de inrichtingsschets van het Gedempte Steenwijkerdiep civieltechnisch uitgewerkt. Bij een verdere uitwerking van de inrichtingsschets van MA.AN gaat het vooral om een beoordeling van de technische haalbaarheid van de ontwerpkeuzes. De tijdens de informatiebijeenkomsten gemaakte opmerkingen vormen daarbij input. Een belangrijke factor is het hoogteverschil, zeker in relatie tot de opvang en afvoer van water. Tijdens de werkvergadering is de suggestie gedaan hemelwater op te slaan in kratten onder de bestrating. Tijdens de uitvoering wordt beoordeeld of dit een optie is. Daarnaast leidt ook het veiligheidsaspect in de uitwerking van de plannen mogelijk tot andere keuzes.

Voor de herinrichting van het Gedempte Steenwijkerdiep uitgevoerd wordt, wordt het ter goedkeuring aan de raad worden voorgelegd en met ondernemers en bewoners worden besproken. Daarna wordt een voorstel voor uitvoeringskrediet ter besluitvorming voorgelegd aan de raad. In het raadsvoorstel van 30 november 2021 is hiervoor een schatting van de kosten opgenomen. De uiteindelijke kosten worden voor een belangrijk deel bepaald door het ambitieniveau dat we nastreven op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, natuurinclusiviteit en klimaatadaptatie. Uitgangspunt is daarbij altijd dat we toekomstbestendige keuzes maken.

Balkengat

We willen door het vergroten van de kwaliteit en uitstraling van het gebied een aantrekkelijke woonomgeving en uitnodigende entree voor bezoekers van Steenwijk bieden. Voor we een goed inrichtingsplan voor het gebied rond het Balkengat te opstellen, is het noodzakelijk om een beeld te hebben van de mogelijke functies, die een plaats moeten krijgen in het gebied. Vanuit het programma Vitaal platteland is opdracht gegeven voor een inventarisatie van alle havens in de gemeente Steenwijkerland. Deze inventarisatie vormt de basis voor een visie op de havens van Steenwijkerland en in het bijzonder voor het Balkengat in Steenwijk. Mede op basis van de visie op het Balkengat kan worden bepaald welke functies en voorzieningen noodzakelijk zijn rondom het Balkengat. De visie is inbreng voor een inrichtingsplan waarbij (op basis van het op 30 november 2021 beschikbare budget) de zogenaamde no-regret maatregelen kunnen worden uitgevoerd. No-regret maatregelen betekent dat de maatregelen ook in de toekomst Met als doel verrommeling aan te pakken en daarmee een kwaliteitsimpuls voor het gebied te bereiken.

Bestemmingsplan Gedempte Steenwijkerdiep / Tukseweg

Het bestemmingsplan is gericht op de uitbreiding en verplaatsing van de supermarkten. Er wordt geen rekening gehouden met de bouw van appartementen boven de supermarkten. Gezien de druk op de woningmarkt is nogmaals overleg gevoerd met de supermarktondernemingen over de mogelijkheid om woningen toe te voegen. De supermarktorganisaties zien vooral nadelen. Het vraagt aanzienlijke bouwkundige aanpassingen (meer en zwaardere kolommen in de winkel, extra geluidswerende eisen, brandveiligheidseisen, toevoeging van een extra entree een trappenhuis en bergingen). Financieel is het toevoegen van woningen ook niet aantrekkelijk. Bovendien zal er sprake zijn van een hogere parkeerdruk.

Omdat het nodig was om extra onderzoeken te doen, is het ontwerpbestemmingsplan nog niet in procedure gebracht. De gewijzigde stikstofregels en aanpassingen in de voor het bestemmingsplan benodigde AERIUS calculator hebben er mede voor gezorgd dat het ontwerp niet kon worden gepubliceerd. De verwachting is dat het ontwerpbestemmingsplan in het tweede kwartaal van 2023 in procedure kan worden gebracht.

Voor de bouw van de sociale huurappartementen op de locatie Gouden Engel is een aparte bestemmingsplanprocedure gevolgd. Nadat het bestemmingsplan op 21 december 2021 is vastgesteld is er beroep ingesteld bij de Raad van State. We zijn nog steeds in afwachting van een uitnodiging voor een inhoudelijke behandeling van het beroep.

Budgetfood

Op dit moment worden er in opdracht van Budget Food werkzaamheden verricht aan een winkelpand op het Gedempte Steenwijkerdiep. Op Facebook staat dat Budget Food binnenkort opent. In dit pand is het vestigen van een supermarkt op grond van het geldende bestemmingsplan niet toegestaan. Budget Food is hierop gewezen en geadviseerd een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor afwijkend gebruik in te dienen. Zodra een aanvraag wordt ingediend zal deze worden beoordeeld en besloten of dit een wenselijke ontwikkeling is.

Ontwikkelingen omtrent het Welkoop pand

In de bodemprocedure, waarin de eigenaar van het Welkoop pand (FNS Vastgoed / Klaver) eist dat de gemeente de Rijkmanslocatie en het Edah pand aan hen verkoopt voor een ontwikkeling, heeft het Gerechtshof in het arrest van 11 oktober 2022 de eis afgewezen. Op alle punten is de gemeente in het gelijk gesteld. Op grond van dit vonnis is er geen sprake van een overeenkomst die de gemeente na moet komen. Is de gemeente ook niet verplicht om verder te onderhandelen over een eventuele ontwikkeling en is de gemeente geen schadevergoeding voor gemiste inkomsten verschuldigd. De termijn waarbinnen de eigenaar in beroep kon gaan bij de Hoge Raad is voorbij. Hiermee is de procedure, gestart op 25 november 2019, beëindigd. Vanwege de wens van een integrale herontwikkeling van het Gedempte Steenwijkerdiep staat het college positief tegenover herontwikkelingsplannen. Daarbij is de voorkeur een herontwikkeling met woningen, maar ook andere opties zijn bespreekbaar.

Omdat de technische staat voortdurend achteruitgaat, blijven we door regelmatig inspecties controleren of er niet opnieuw een risicovolle situatie ontstaat. Mocht dat het geval zijn, dan zullen we net als in december 2020, opnieuw ervoor zorgen dat de regels gevolgd worden.

Aan de zijde van de Tukseweg zit in het gebouw een trafo van Rendo. Kortgeleden is de ruimte opengebroken. Een reden voor Rendo om samen met de gemeente te bekijken of er een andere plek is voor de trafo.

Tukseweg

De verkeerskundige gevolgen van de uitbreiding en verplaatsing van de supermarkten zijn door Roelofs Advies en Ontwerp in beeld gebracht en beoordeeld. De uitkomsten zijn vertaald in een schetsontwerp. Er zijn overrijdbare "minirotondes" bij de parkeerterreinen bij Aldi en Lidl en de entree via het Steenwijkerdiep opgenomen.

In november 2021 is een motie van de fracties van CPB, VVD en CU aangenomen, waarin het college is verzocht om de totale verkeerssituatie Gedempte Steenwijkerdiep en Tukseweg te beoordelen. Naar aanleiding van deze motie en brieven van de Wijkvereniging Noord en de Fietzersbond, heeft Roelofs Advies en Ontwerp een verkeersonderzoek uitgevoerd op basis van onderstaande onderzoeksvragen:

1. Wat is verkeerskundig gezien (doorstroming en veiligheid) de beste inrichting van de Tukseweg ?
 - hoe ontstaat een verkeersveilige situatie voor fietsers op de kruising Woldpoort?

- welk effect heeft de aanpassing van de Tukseweg op de verkeersintensiteit op de mr. Zicher ter Steghestraat?

2. Welke mogelijkheden zijn er om sluipverkeer door de wijk Torenlanden te voorkomen?

3. Is de verkeerssituatie op de mr. Zicher ter Steghestraat onveilig?

4. Zijn de suggesties van de Fietzersbond voor de fietsroutes Steenwijkerdiep en wijk Torenlanden haalbaar?

In het onderzoek is bestaande informatie over de ontwikkelingen en inrichting van het Gedempte Steenwijkerdiep samen gebracht en aangevuld met aanvullende analyses om tot een integraal beeld te komen en zijn vervolgens conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan voor het ontwerp. Onderstaand in het kort de beantwoording van bovenstaande vragen. Voor de volledige analyse verwijzen we naar onderzoeksrapport van 28 april 2022 dat als bijlage bij deze informatienota is gevoegd.

Ad 1. Op de Tukseweg zal altijd een afweging moeten worden gemaakt tussen het faciliteren van het (drukke) verkeer en de verkeersveiligheid. Er zijn beperkt alternatieven om (doorgaand) verkeer om het gebied te leiden. De Tukseweg behoudt daardoor altijd een ontsluitende functie behouden. De fysieke ruimte op het kruispunt Woldpoort is beperkt. Toepassing van een (mini)rotonde met fietsstroken is daardoor niet mogelijk. Het aanbrengen van een volwaardige fietsstrook of brede fietssuggestiestroken met een smalle rijbaan voor overig verkeer leidt tot lagere snelheden, maar een mindere doorstroming van gemotoriseerd verkeer, wat mogelijk leidt tot meer druk op de wijk Torenlanden.

In de door Roelofs voorgestelde variant (en opnieuw beoordeeld) zal het verkeer vanaf de Woldpoort de Tukseweg makkelijker op kunnen rijden en ook de verkeersveiligheid voor fietsers worden verbeterd. Ook verbetert de doorstroming op de Tukseweg.

Ad 2. Belangrijkste maatregel is het verbeteren van de doorstroming op de Tukseweg. Mocht er toch sprake zijn van sluipverkeer dan is het instellen van de eenrichtingsverkeer op de M. Kiersstraat een optie.

Ad 3. De verkeerssituatie wordt niet als onveilig beoordeeld.

Ad 4. De door de Fietzersbond voorgestelde suggesties hebben weinig toegevoegde waarde en leiden zelfs tot nieuwe veiligheidsrisico's.

In april 2022 zijn de uitkomsten van het verbredend verkeersonderzoek gedeeld en toegelicht aan de Wijkvereniging Noord. In overleg met de Wijkvereniging is opdracht gegeven om de gekozen oplossing bij de Woldpoort door een verkeerspsycholoog te laten beoordelen. De verkeerspsycholoog heeft ook onderzoek gedaan naar de verkeerssituatie bij de aansluiting van Neerwoldstraat. Op 14 maart 2023 zijn de uitkomsten van het onderzoek (als bijlage bij de deze informatienota gevoegd) door de verkeerspsycholoog van Goudappel toegelicht aan Wijkvereniging Noord en vertegenwoordigers van Veilig Verkeer Nederland. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek door Goudappel en de verbeter- en aandachtspunten van de Wijkvereniging Noord en Veilig Verkeer Nederland is opdracht gegeven voor het maken van een alternatief ontwerp.

Financiën

Voor de eerste fase van de herinrichting heeft u op 30 november 2021 een uitvoeringskrediet voor de realisatie van de kop van het Steenwijkerdiep en het Balkengat beschikbaar gesteld van € 979.000, waarvan € 489.500 gedekt door een provinciale subsidie. Op 11 juli 2022 hebben we de provinciale subsidiebeschikking voor een bedrag van € 600.000 ontvangen. Naast het bedrag van € 489.500 hebben we € 110.500 ontvangen voor de verbindingen tussen Gedempte Steenwijkerdiep en park Ramswoerthe.

Consequenties voor de gemeente

-

Communicatie

Nadat het ontwerpbestemmingsplan in procedure is gebracht, organiseren we een inloopbijeenkomst voor omwonenden en andere belangstellenden. We delen het ontwerpbestemmingsplan en de bouwplannen van de supermarktorganisaties, de plannen voor de herinrichting van de kop van het Steenwijkerdiep en de uitwerking van de inrichtingsschetsen van het Gedempte Steenwijkerdiep. De omwonenden worden persoonlijk uitgenodigd. We vernieuwen de informatie op de gemeentelijke website. En delen het nieuwsbericht met de pers en op onze eigen social media kanalen.

Vervolg

We verwachten het ontwerpbestemmingsplan in het tweede kwartaal van 2023 in procedure te brengen. Gedurende de 6 weken dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage ligt, organiseren we een inloopbijeenkomst waarbij we naast de plannen voor de kop van het Steenwijkerdiep ook de bouwplannen van de supermarktorganisaties worden getoond. Afhankelijk van het aantal bezwaren, is een belangrijke volgende stap de vaststelling van het bestemmingsplan voor de herontwikkeling van het Gedempte Steenwijkerdiep en de uitbreiding van de Lidl aan de Tukseweg.

De plannen voor de kop van het Steenwijkerdiep worden uitgewerkt tot een bestek waarvoor een meervoudige onderhandse aanbesteding met de mogelijkheid voor lokale ondernemers om een offerte uit te brengen, wordt uitgeschreven. Start van de werkzaamheden staat gepland in het vierde kwartaal van 2023.

De uitwerking van het inrichtingsplan voor het Gedempte steenwijkerdiep verwachten wij in het derde kwartaal 2023 aan de raad te kunnen voorleggen.

Besluit

In te stemmen met de informatienota over herontwikkeling van Gedempte Steenwijkerdiep.

Bijlagen

1. 2022-04-28 verbredend verkeersonderzoek Steenwijkerdiep - Tukseweg en Torenlanden.pdf
2. 2023-02-07 Gedragsanalyse Steenwijkerdiep Goudappel.pdf

Verbreding verkeersonderzoek Steenwijkerdiep-Tukseweg en wijk Torenlanden

Documentnr.: NO01-D01-21012223-EKK
Projectnummer: 21012223
Status: Definitief
Datum: 28 april 2022
Auteurs: Erik Klok, Luc van der Hoogen, Leon Koers

Opdrachtgever:

Gemeente Steenwijkerland
 Postbus 162
 8330 AD STEENWIJK

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Doel	2
1.3	Uitgangspunten	2
1.4	Leeswijzer	3
2.	Analyse Steenwijkerdiep-Tukseweg	4
2.1	Schetsontwerp voorkeursvariant	4
2.2	analyse Fietsroutes	5
3.	Analyse wijk torenlanden	7
3.1	Verkeersdruk wijk Torenlanden	7
3.2	Verkeersveiligheid	9
3.3	Alternatieve fietsroute	12
4.	Mogelijke optimalisaties op voorkeursvariant	13
4.1	Kruispunt Woldpoort-Tukseweg	13
4.2	Ruimte voor de fiets	15
4.3	Fietsroute Steenwijkerdiep-Neerwoldstraat	17
5.	Beantwoording onderzoeksvragen	18
5.1	Wat is verkeerskundig (doorstroming en veiligheid) gezien de beste inrichting van de Tukseweg?	18
5.2	Welke mogelijkheden zijn er om sluipverkeer door de wijk Torenlanden te voorkomen?	19
5.3	Is de verkeerssituatie (o.a. bocht) op de Mr. Zigher ter Steghestraat onveilig?	19
5.4	Zijn de suggesties voor de fietsroutes Steenwijkerdiep en wijk Torenlanden haalbaar?	19
I.	Bronnen	20
II.	Fietsparkeerbehoefte Steenwijkerdiep	21

1. INLEIDING

De gemeente Steenwijkerland heeft een ontwikkelplan voor het Gedempte Steenwijkerdiep opgesteld. Daarin zijn onder andere ontwikkelingen rondom het Steenwijkerdiep opgenomen die, samen met de herinrichting van het Gedempte Steenwijkerdiep, mogelijk leiden tot een toename van de verkeersdruk op de wegen in en rond het gebied. Ten behoeve van het bestemmingsplan is in 2020 is door Roelofs een verkeersstudie uitgevoerd waarin verschillende inrichtingsscenario's zijn afgewogen en doorerekend. Hieruit is een voorkeursvariant ontstaan.

1.1 AANLEIDING

De voorkeursvariant is tijdens een werkvergadering van de gemeenteraad besproken. Daarnaast is, op 9 november 2021, een motie ingediend om de situatie in het plangebied meer integraal te bekijken en daarbij specifiek aandacht te geven aan de volgende zaken:

- Een verkeersveilige situatie op de Paardenmarkt/Woldpoort;
- Het voorkomen van sluipverkeer door de wijk Torenlanden;
- De gevaarlijke verkeerssituatie in de bocht op de Mr. Zigher ter Steghestraat ter hoogte van ZONL.

Tevens zijn brieven ontvangen van de wijkvereniging Steenwijk Noord en de Fietzersbond met een aantal voorstellen voor het aanpassen van de situatie in en om het te ontwikkelen gebied.

Roelofs is gevraagd de situatie met deze nieuwe zienswijzes te bekijken en daarbij ook een groter invloedsgebied in beschouwing te nemen.

1.2 DOEL

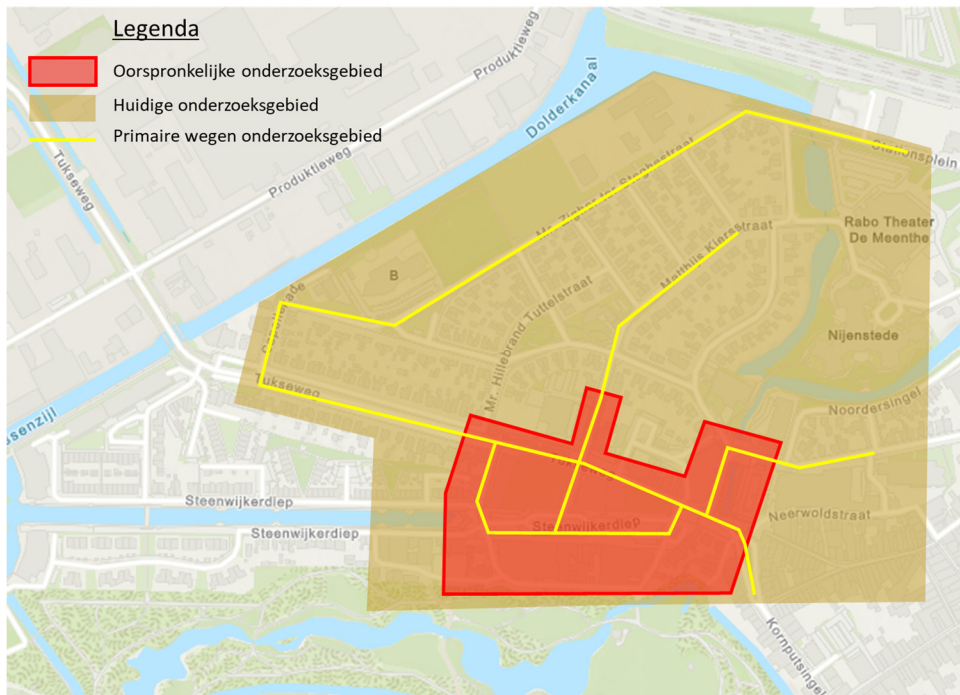
Doel van deze notitie is het antwoord geven op de onderstaande vragen:

- Wat is verkeerskundig (doorstroming en veiligheid) gezien de beste inrichting van de Tukseweg?
 - Hoe ontstaat een verkeersveilige situatie voor fietsers op het kruispunt Paardenmarkt/Woldpoort?
 - Welk effect heeft de aanpassing van de Tukseweg op de verkeersintensiteit op de Mr. Z. ter Steghestraat?
- Welke mogelijkheden zijn er om sluipverkeer door de wijk Torenlanden te voorkomen?
- Is de verkeerssituatie (o.a. bocht) op de Mr. Zigher ter Steghestraat onveilig?
- Zijn de suggesties van de Fietzersbond voor de fietsroutes Steenwijkerdiep en wijk Torenlanden haalbaar?

1.3 UITGANGSPUNTEN

Vertrekpunt van deze notitie zijn bestaande onderzoeken (zie bronlijst bijlage 1) die zijn uitgevoerd in en om het onderzoeksgebied (Figuur 1.1). Voor de analyse is uitgegaan van die onderzoeken alsmede de motie en de ontvangen brieven van bewoners- en belangenverenigingen.

Uitgangspunt voor deze studie is de eerder uitgevoerde verkeersstudie Steenwijkerdiep en het advies daarin om te gaan voor de voorkeursvariant. Aanvullend daarop worden mogelijke effecten buiten het oorspronkelijke onderzoeksgebied in ogenschouw genomen.



Figuur 1.1 Onderzoeksgebied Steenwijkerdiep-Tukseweg en Torenlanden

1.4 LEESWIJZER

In dit rapport gaan we in hoofdstuk 2 in op de situatie op het Steenwijkerdiep en de Tukseweg. In hoofdstuk 3 beschouwen we de situatie in de wijk Torenlanden. In hoofdstuk 4 lichten we mogelijke optimalisaties op de voorkeursvariant toe met hernieuwde inzichten. In hoofdstuk 5 beantwoorden we de onderzoeksvragen.

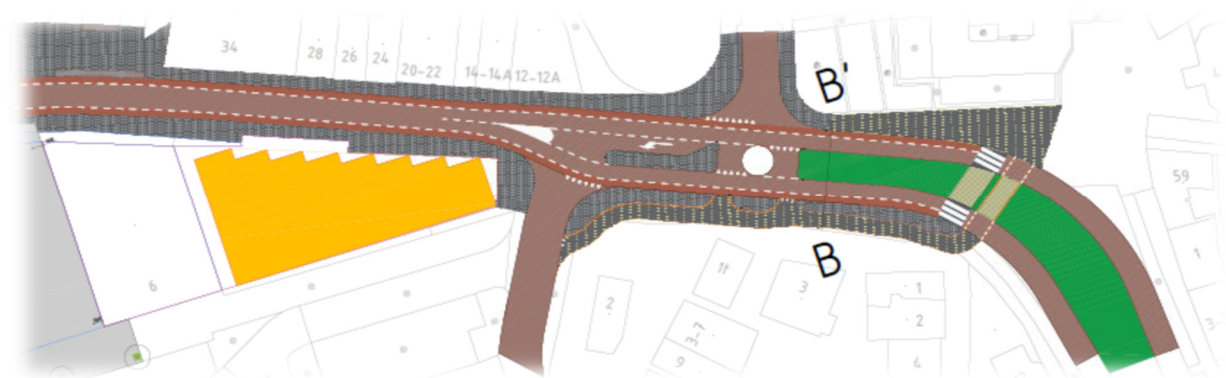
2. ANALYSE STEENWIJKERDIEP-TUKSEWEG

2.1 SCHETSONTWERP VOORKEURSVARIANT

Allereerst kijken we kort terug op het advies dat er ligt omtrent de inrichting van de Tukseweg en omgeving. In de voorkeursvariant wordt het westelijke kruispunt van het Steenwijkerdiep op de Tukseweg vormgegeven als voorrangskruispunt met brede middengeleider. Ter hoogte van de Aldi en Lidl wordt eenzelfde oplossing voorzien (zie Figuur 2.1). De Lidl heeft in dit scenario een gescheiden aansluiting op de Tukseweg één voor ingaand en één voor uitgaand verkeer. Voor de Aldi wordt enkel een inrit voorzien. Bij de oostelijke aansluiting van het Steenwijkerdiep wordt een linksaf voorsorteervak op de Tukseweg gerealiseerd en ter hoogte van Woldpoort een keerlus (Figuur 2.2). Verkeer op de zijwegen moet voorrang verlenen aan verkeer op de Tukseweg (voorrangskruispunten). Voor fietsers is ter hoogte van Woldpoort een onverplicht fietspad voorgesteld om de oversteekbaarheid te verbeteren en opstelruimte te vergroten. Voor fietsers is er een fietssuggestiestrook op de Tukseweg. De voorkeursvariant is nader uitgewerkt in een schetsontwerp.



Figuur 2.1 Schetsontwerp westelijke aansluiting Steenwijkerdiep - Tukseweg



Figuur 2.2 Schetsontwerp oostelijke aansluiting Steenwijkerdiep /Woldpoort op Tukseweg

2.1.1 Effect op doorstroming Woldpoort-Tukseweg

De studie van 2020 (van Roelofs) is uitgevoerd met behulp van het microscopische simulatieprogramma VISSIM. Daarmee is de doorstroming op de Tukseweg en de zijwegen in het onderzoeksgebied gesimuleerd. Hierbij is ook rekening gehouden met autonome groei in zijn algemeenheid. Uit deze studie komt naar voren dat de doorstroming in de nieuwe situatie, met de ontwikkelingen in en om het Steenwijkerdiep, het beste is in de voorkeursvariant. Er ontstaan in het drukste uur, op enkele momenten, wachtrijen op de Woldpoort, maar die lossen over het algemeen relatief snel op. Door de brede middenberm kunnen auto's en fietsers in twee stappen oversteken waardoor er meer hiaten zijn en de oversteekbaarheid verbeterd. De doorstroming is in de voorkeursvariant beter dan in de situatie die zou ontstaan met de huidige infrastructuur en de toegenomen verkeersdruk als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen in het plangebied.

2.2 ANALYSE FIETSRUTES

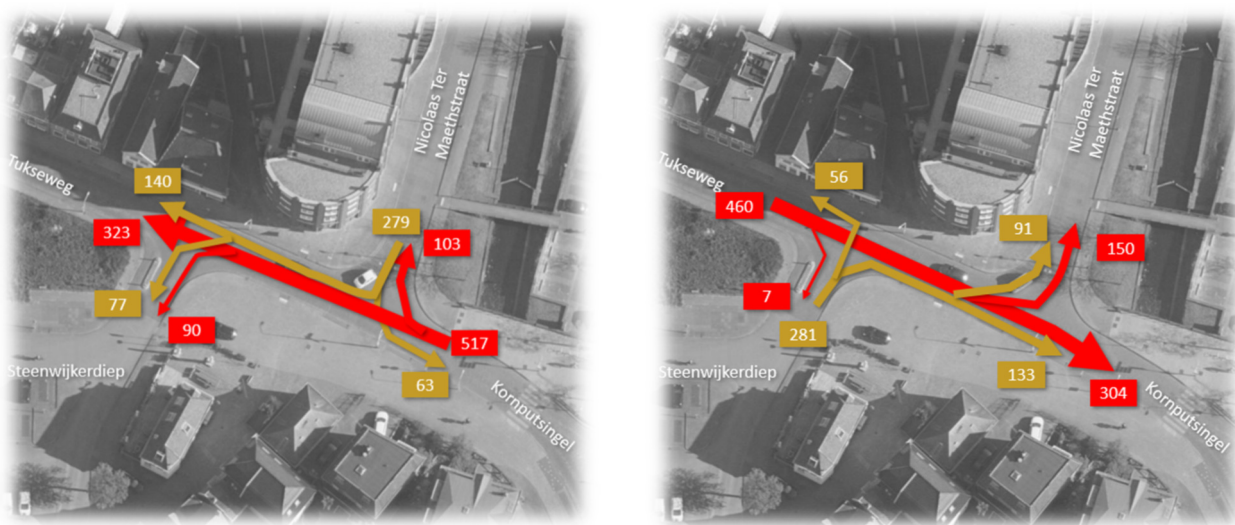
In de eerdere onderzoeken is gekeken naar fietsintensiteiten rondom het Steenwijkerdiep. In figuur 2.3 zijn de fietsintensiteiten (per werkdag) weergegeven. De tellingen zijn in dezelfde periode gehouden als de autotellingen (januari 2020). Er is te zien dat de Tukseweg de drukste route is, gevolgd door de Woldpoort/Paardenmarkt. Er is te zien dat er meer fietsers richting het Steenwijkerdiep gaan via het verlengde van de Matthijs Kiersstraat en de westelijke aansluiting (dan er vertrekken) en er verlaten juist meer fietsers het Steenwijkerdiep via de oostelijke aansluiting (dan er binnenkomen). Ook op de Tukseweg (midden) en de Woldpoort verschilt de intensiteit in beide richtingen substantieel van elkaar. Op de Woldpoort kan het zijn dat een deel van het verkeer via de Neerwoldstraat rijdt of op het trottoir (waardoor ze niet zijn geteld). Hoe de fietsstromen van en naar de Neerwoldstraat exact lopen, is helaas echter niet te achterhalen. Daar zijn geen tellingen uitgevoerd.



Figuur 2.3 Fietsintensiteiten rondom het Steenwijkerdiep (werkdag etmaal)

In Figuur 2.4 zoomen we nader in op het kruispunt Tukseweg-Woldpoort. Er is wel bekend hoeveel fietsers er op de verschillende wegen fietsen, maar niet naar welke richting er gefietst wordt. Om daar toch kruispuntstromen van te kunnen maken is een inschatting gemaakt¹. De belangrijkste bevindingen zijn:

- De drukste route is de doorgaande fietsroute over de Tukseweg en Kornputsingel (o.a. schoolroute);
- De route van de Woldpoort rechtsaf naar de Tukseweg (en andersom) wordt veel gebruikt;
- Een groot deel van de fietsers vanuit het Steenwijkerdiep gaan richting de Kornputsingel (en, in mindere mate, de Woldpoort);
- Er gaat iets minder verkeer vanaf de



Figuur 2.4 Fietsstromen over het kruispunt Tukseweg-Woldpoort (links: vanuit oost en noord; rechts: vanuit zuid en west)

Aanvullend is gekeken naar de 'nieuwe' parkeerbehoefte voor fietsers in het gebied Steenwijkerdiep en Tuksegweg noordzijde, deze toename is weergegeven in bijlage II).

¹ De meeste richtingen zijn nagenoeg in balans (heen en terug gelijk). Uitzondering daarop is dat er meer fietsers van de Kornputsingel naar de Paardenmarkt gaan dan andersom en ook meer van het Steenwijkerdiep naar de Tukseweg dan andersom.

3. ANALYSE WIJK TORENLANDEN

3.1 VERKEERSDRUK WIJK TORENLANDEN

De ontwikkelingen en keuzes rondom de Tukseweg en het Steenwijkerdiep kunnen effecten hebben in de wijk Torenlanden. Hieronder zijn de meest recente tellingen (motorvoertuigen) van zowel de Mr. Zigher ter Steghestraat (Gebiedsontsluitingsweg) als de Matthijs Kiersstraat (Erftoegangsweg) weergegeven. Het aandeel (met name licht) vrachtverkeer en bussen is maximaal 5%.

Locatie	Intensiteit werkdag (mvt per etmaal)	Waarvan (middel) zwaar verkeer	Intensiteit werkdag (mvt drukste uur)
Mr Zigher ter Steghestraat (ter hoogte van ZONL)	2.834	126 (4,9%)	250
Mr Zigher ter Steghestraat (ter hoogte OBS school B)	2.745	134 (4,4%)	238
Matthijs Kiersstraat (ten noorden van inrit Lidl)	1.226	16 (1,2%)	118

Tabel 3.1 Intensiteit wegen Torenlanden (2019/2020, pré-corona)

In Figuur 3.1 is van een aantal telpunten weergegeven hoeveel verkeer er per richting passeert. Wat opvalt is dat op de Mr Zigher ter Steghestraat circa 600 voertuigen meer richting het zuidwesten rijden dan richting het noordoosten. Ook op de Matthijs Kiersstraat gaan er meer voertuigen naar het zuiden (de Tukseweg) dan de andere kant op (circa 150). Dat kan erop duiden dat deze voertuigen de route via de Burgemeester Goeman Borgesiusstraat en Woldpoort bewust mijden. Een nadere analyse van de tellingen in het onderzoeksgebied van het vorige onderzoek, lijkt dit te bevestigen. Op de Woldpoort gaan er circa 1.000 voertuigen meer van de Tukseweg naar de Burgemeester Goeman Borgesiusstraat dan andersom. Een deel van die 1.000 voertuigen rijdt via de route door de wijk Torenlanden richting Tuk(-seweg) en een ander deel gaat over de Kornputsingel.

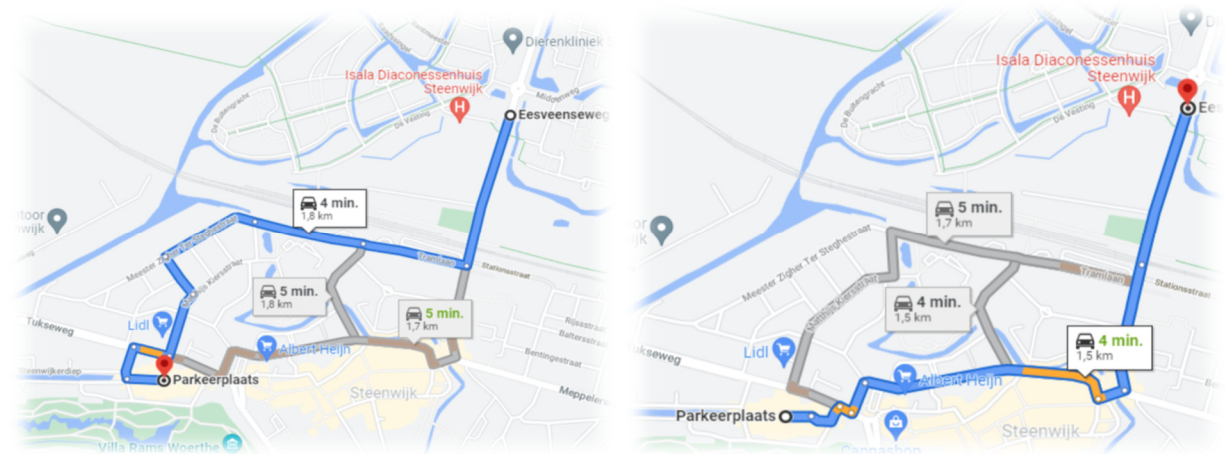


Figuur 3.1 Intensiteit motorvoertuigen (werkdag etmaal)

Toekomstige situatie

In de voorgaande studie is gekeken naar de toename van de verkeersproductie als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen. Daaruit komt naar voren dat het verkeer van en naar het Steenwijkerdiep, in het ongunstigste scenario, toe zal nemen met tussen de 4.200 (gemiddelde openingsdag) en 5.400 (maatgevende openingsdag) voertuigen bovenop de huidige intensiteit. In de praktijk komt dat, op een maatgevende openingsdag, neer op circa 1.750 extra voertuigen op de Woldpoort en circa 1.900 extra voertuigen op het westelijke gedeelte van de Tukseweg. Belangrijke constatering is dat het gaat om verkeer dat in/op het Steenwijkerdiep moet zijn. Dat betekent dat dit verkeer zich anders over het gebied zal verdelen dan het huidige verkeer, waar deels ook doorgaand verkeer bij zit. Het is mogelijk dat een groter deel van het doorgaand verkeer door de wijk Torenlanden gaat rijden. Met name als er structureel doorstromingsproblemen op de Tukseweg en Woldpoort zijn. Dan kan het aantrekkelijker worden om ook vanuit Tuk richting het (noord-)oosten deze route te nemen.

Ter illustratie is in Figuur 3.2 weergegeven welke routes op dit moment worden geadviseerd door Google Maps vanaf de Eesveenseweg richting het Gedempte Steenwijkerdiep en vice versa (peilmoment: donderdag 3 februari 2022 16:00 uur). De route door de wijk en via de Matthijs Kiersstraat is de snelste. De terugweg is het snelste via de Woldpoort en Burgemeester Goeman Borgesiusstraat. Bij toenemende verkeersproductie en -drukke kan de route via de Woldpoort minder aantrekkelijk worden. Tegelijkertijd zijn de maatregelen uit de vorige onderzoeken er juist op gericht om het extra verkeer goed te kunnen afwikkelen.



Figuur 3.2 Routeopties Eesveenseweg-Parkeerterrein Gedempte Steenwijkerdiep. Snelste route volgens Google Maps (links: richting parkeerplaats; rechts: vanaf parkeerplaats)

Op basis van de verwachtingen in eerdere studies zal het extra verkeer dat van en naar het Steenwijkerdiep rijdt grotendeels via de drie hoofdroutes naar het gebied rijden. Dat zijn de Tukseweg (vanuit het westen en noorden) de Woldpoort (vanuit het noordoosten) en de Kornputsingel (vanuit het zuiden en oosten). De verhouding is, bij benadering, 50% via de Tukseweg en 25% via de Woldpoort en Kornputsingel. Wanneer de doorstroming op de Woldpoort onvoldoende verbetert en zonder aanvullende maatregelen in de wijk, zal een deel van het verkeer dat via de Woldpoort komt (alleen aankomend verkeer) alsnog een route door de wijk kiezen. Het is niet reëel om te verwachten dat

iedereen dat zal doen, maar we verwachten wel een substantieel deel (een kwart tot de helft). Daarmee zal het verkeer op de Matthijs Kiersstraat met tussen de 300 en 600 voertuigen per etmaal toenemen.

3.2 VERKEERSVEILIGHEID

Als onderdeel van de integrale analyse is een locatiebezoek gebracht aan de wijk Torenlanden. Daarbij is op een tweetal locaties door een verkeersveiligheidsauditor een nadere verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd en is de situatie geschouwd. Tijdens de schouw is er gekeken naar de verkeersveiligheidsrisico's die de huidige infrastructuur met zich mee brengt. Bij deze verkeersveiligheidsscan gaat het steeds om de vraag of alle mogelijkheden om de veiligheid te vergroten voldoende zijn benut, zowel in gunstige als in minder gunstige weers- en lichtcondities. Daarbij wordt expliciet gekeken naar de positie van alle typen weggebruikers.

3.2.1 Analyse bocht Mr. Zigher ter Steghestraat ter hoogte van ZONL

De bocht in de Meester Zigher ter Steghestraat wordt veelvuldig genoemd als een locatie waar verkeersonveiligheid wordt ervaren. De weg is een aantal jaren geleden opnieuw ingericht. Daarbij zijn de fietssuggestiestroken verbreed (tot 1,90 m) en is de markering in het midden van de weg komen te vervallen (zie Figuur 3.3 voor de voor- en na-situatie). Deze inrichting heeft een positief effect op de positie van de fietser op de weg. De weg is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg (GOW) waarop een busroute aanwezig is en is relatief rustig (informatie intensiteiten, zie Tabel 3.1). De inrichting van het wegprofiel sluit goed aan bij het huidige gebruik. De bocht is scherp te noemen en er is een beperkte bochtstraal aanwezig. De zichtbaarheid en herkenbaarheid van het verloop van de weg is geborgd d.m.v. geleidende markering en schrikhekken. Tevens wordt de bocht aangeduid met bebording 'gevaarlijke bocht'.



Figuur 3.3 Bocht in de Mr Zigher ter Steghestraat (2016) vóór en na (2021) (Bron: Google)

Knelpunten

In de huidige situatie komen er een aantal knelpunten naar voren die tot risico's voor de verkeersveiligheid leiden. De huidige bocht is aangelegd zonder bochtverbreding waardoor er fysiek beperkte ruimte is voor openbaar vervoer en vrachtverkeer om tegemoetkomend auto en fietsverkeer goed te passeren.

In situaties waar het verkeer tijdig is waar te nemen (d.m.v. oogcontact) zal er even op elkaar worden gewacht waarna er doorgereden kan worden. Doordat er in de huidige situatie onvoldoende doorzicht is worden weggebruikers verrast door tegemoetkomend verkeer (met relatief hoge naderingssnelheid). Dit geeft een gevoel van onveiligheid omdat de fysieke ruimte beperkt is. Tijdens de schouw is geconstateerd dat met name het fietsverkeer in de richting Station in het 'nauw' komt door tegemoetkomend OV en vrachtverkeer. De zogenoemde sleeplijn komt in veel gevallen op de fietsstrook van de tegenrichting waardoor onveilige situaties kunnen ontstaan.



Figuur 3.4 Situatieschets knelpunt fiets versus OV/vrachtverkeer

Oplossingsrichtingen

Gezien de krappe bochtstraal van 10 meter in de binnenbocht, zou hier vanuit OV oogpunt theoretisch een wenselijke bochtstraal van 15 meter, passend bij een rijsnelheid van 20 km/h, moeten worden toegepast. Echter gezien de huidige verkaveling is het verruimen van de binnenbocht geen haalbare optie, en is versmalling van het voetpad niet wenselijk. De verbreding zal gezocht kunnen worden in de buitenbocht zodat het 'ophalen' van de bus en/of vrachtauto vergemakkelijkt en de sleeplijn ruim binnen het grijze gedeelte van de weg blijft. Feit blijft dat de fietsstrook in de meerrijdende richting altijd gebruikt zal worden als manoeuvreerruimte en de bus feitelijk achter de fietser blijft. Door op de juiste manier bochtverbreding toe te passen met eventueel bijpassende inrichtingskenmerken kan er een veiligere situatie gecreëerd worden in het belang van de kwetsbare weggebruikers. Aanvullend kan er nagedacht worden over een eventuele adviessnelheid (van 30 km/uur) ter plaatse van het waarschuwbord.

3.2.2 Analyse bocht Capellekade-Harmen van Swinderenstraat

Deze bocht lijkt qua inrichting erg veel op de voorgaande situatie. Hier is sprake van een haakse bocht met brede fietssuggestiestroken (1,90 m). Wel valt op dat er in deze bocht wel bochtverbreding is toegepast. Omdat de bocht haaks is, vermenigvuldigd de eerder benoemde benodigde manoeuvreerruimte. In deze situatie sluit een zijweg, die net naast de bocht ligt, aan op de weg. Deze zijweg ontsluit een parkeerterrein en biedt voor voetgangers een doorgang richting de nabijgelegen basisschool School B. De aansluiting van de zijweg is recentelijk compacter vormgegeven wat een positief effect heeft op het overzicht van het kruispunt. Hierbij is het voetpad informeel doorgetrokken aan de noordoostzijde waardoor ongewenste oversteekbeweging van voetgangers vanuit de zijweg worden beperkt. Er is een spiegel geplaatst om beter zicht te geven op het tegemoetkomend verkeer. De bebording voor 'gevaarlijke bocht' is hier niet toegepast.



Figuur 3.5 Een bus neemt de bocht van de Capellekade naar de Harmen van Swinderenstraat

Knelpunten

Doordat ook in deze situatie onvoldoende doorzicht is worden weggebruikers verrast door tegemoetkomend verkeer. Dit geeft een gevoel van onveiligheid omdat de fysieke ruimte beperkt is. Door de toegepaste bochtverbreding is de beweging voor het ov/vrachtverkeer beter te maken. De bochtstraal van 9,5 meter is krap te noemen maar zorgt in combinatie met de beperkte bochtverbreding voor meer 'lucht' dan bij de voorgaande situatie. Doordat in een haakse bocht de snelheid relatief lager ligt geeft dit vanuit verkeersveiligheidsbeleving een positiever beeld.

De zijweg wordt vanuit de hoofdrichtingen niet aangekondigd middels voorrangsborden, alleen vanuit de zijweg zelf is dit voorrangsbord geplaatst.

Oplossingsrichtingen

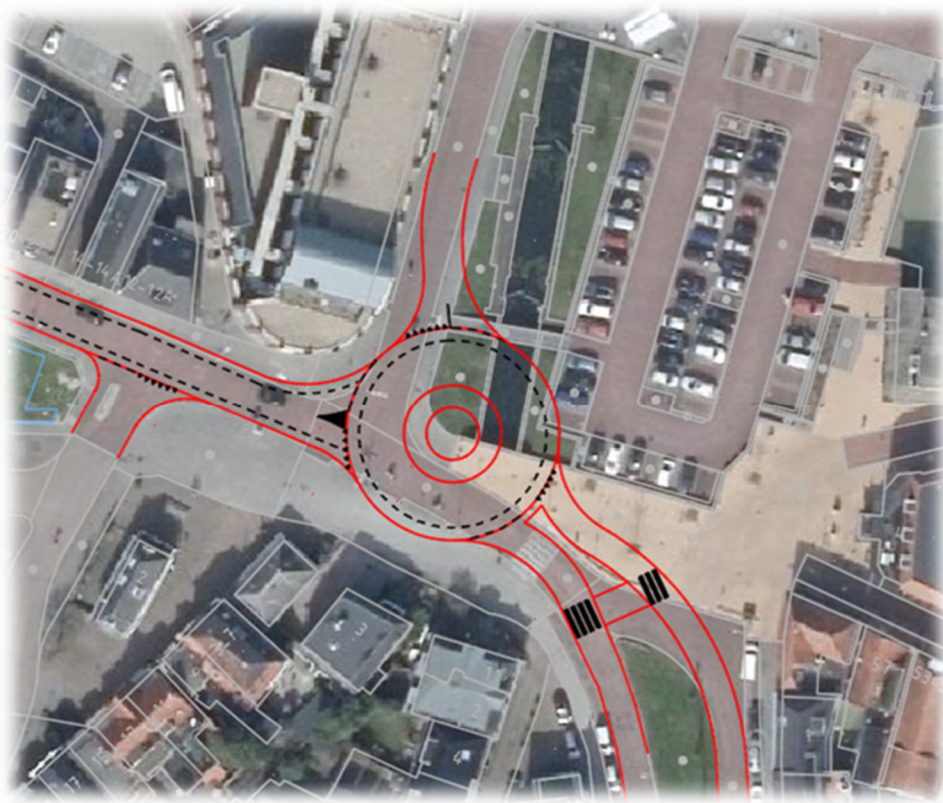
De oplossingsrichtingen zijn hier beperkt en worden tevens ingegeven door de al aanwezige bebouwing. Voor de zijweg dienen juridisch gezien de borden voorrangskruispunt te worden geplaatst.

4. MOGELIJKE OPTIMALISATIES OP VOORKEURSVARIANT

In de notitie van Roelofs van 2020 is een aantal voorstellen gedaan voor de inrichting van de Tukseweg. Dit heeft uiteindelijk geleid tot het schetsontwerp van de voorkeursvariant. Naar aanleiding van de verschillende vragen en suggesties in de brieven en de motie, is voor een drietal locaties nogmaals naar de situatie gekeken en een alternatieve inrichting geschetst. Het gaat om het kruispunt Woldpoort Tukseweg, de fietsvoorzieningen langs de Tukseweg en de, door de Fietzersbond, voorgestelde fietsroute vanaf het Steenwijkdiep naar de Neerwoldstraat. Deze lichten we in dit hoofdstuk kort toe. Ook is aangegeven wat de voor- en nadelen van de ontwerpen zijn.

4.1 KRUISPUNT WOLDPOORT-TUKSEWEG

In het advies van 2020 is voor het kruispunt Woldpoort-Tukseweg een keerlusconstructie met een middengeleider om in twee keer te kunnen oversteken voorgesteld. Met name voor linksafslaand verkeer blijft er een kans bestaan dat er op drukke momenten lang gewacht moet worden. Voor fietsers die willen oversteken is geen aparte infrastructuur beschikbaar. Zij moeten ook via de keerlus om linksaf te slaan vanaf de Woldpoort of ernaartoe. Een alternatief dat linksafslaan voor zowel automobilisten als fietsers gemakkelijker maakt is een rotonde met fietsstroken (zie Figuur 4.1). Helaas is er beperkt ruimte op het kruispunt, dus is alleen een rotonde mogelijk met de kleinst denkbare maten. Belangrijk nadeel is dat de rotonde dan over het water en de brug komt te liggen. Dat moet in dat geval worden overkluisd en/of gedeeltelijk worden gedempt/afgebroken. Hiermee zijn hoge kosten gemoeid die geschat worden op tussen de 1 en 1,5 miljoen euro (Bron: studie BVA 2016).



Figuur 4.1 Alternatief ontwerp kruispunt Tukseweg-Woldpoort: minirotonde met fietsstroken

In Tabel 4.1 geven we een overzicht van de belangrijkste voor- en nadelen van de minirotonde.

Voordelen	Nadelen
Doorstroming vanuit Woldpoort vermoedelijk beter	Doorstroming op Tukseweg vermoedelijk slechter
Aparte strook voor fietsers	Fietsstroken op rotonde onwenselijk conform Duurzaam veilig. Geen ruimte voor vrijliggend fietspad met voldoende afstand van overige verkeer Het water bij de sluis moet gedempt of overkluisd worden Geen opstelruimte voor beweging linksaf richting Steenwijkerdiep. Daardoor is er een grote kans dat er een wachtrij ontstaat tot op de rotonde Krappe bocht voor vrachtverkeer 50 km/h uitstraling in een verblijfsgebied 30 km/h

Tabel 4.1 Voor- en nadelen minirotonde met fietsstroken

Om de minirotonde objectief te kunnen vergelijken met de voorkeursvariant, is een aanvullende VISSIM-simulatie uitgevoerd. Er is gekozen om te kijken naar het drukste uur op zaterdagmiddag. De simulatie is op dezelfde wijze gedaan als tijdens het vorige onderzoek en met dezelfde verkeersverdeling in het gebied. Om de scenario's te kunnen vergelijken, zijn de wachtrijen in beeld gebracht van de beide scenario's en van de huidige situatie. Daardoor is objectief te vergelijken in hoeverre de doorstroming verbetert ten opzichte van de huidige situatie en welke van de twee alternatieven het beste doorstroomt. Er is telkens op minuutniveau gekeken naar de maximale wachtrij per tak van elk kruispunt. Die zijn over het hele uur gemiddeld, waardoor er één waarde per kruispunttak uitkomt. In Tabel 4.2 zijn de uitkomsten van deze analyse weergegeven. Wat gelijk opvalt, is dat er in de huidige situatie gemiddeld genomen geen grote vertraging is. Er is echter bekend dat er in de praktijk wel degelijk wachtrijen ontstaan op de Woldpoort. Mogelijke verklaring, voor het feit dat de vertraging niet terugkomt in de simulatie, is dat er in de praktijk clusters van voertuigen aankomen nadat de spoorwegovergang op de Eesveenseweg weer open is. Ook kan het zo zijn dat bestuurders in de praktijk grotere hiaten nodig hebben om de Tukseweg op te rijden, doordat de haaiantanden een aantal meter naar achteren staan. De wachtrijen in de twee toekomstscenario's, met veel extra verkeer van/naar het Steenwijkerdiep, zijn een stuk langer dan die in de huidige situatie.

Wanneer de beide toekomstscenario's worden vergeleken, dan is te zien dat met name op het kruispunt Woldpoort en de oostelijke aansluiting van het Steenwijkerdiep, een minirotonde tot meer vertraging leidt. Op de Woldpoort ontstaan bij een rotonde op alle takken wachtrijen, terwijl dat bij de keerlussen alleen aan de westkant en, in mindere mate, de Woldpoort gebeurt. Op de oostelijke aansluiting van het Steenwijkerdiep ontstaat in de situatie met keerlussen amper vertraging, terwijl dat bij een minirotonde wel het geval is. Deels komt dat doordat de wachtrij bij de rotonde zo lang wordt, dat er terugslag ontstaat. Bij de aansluiting van het parkeerterrein bij de Lidl en de westelijke aansluiting van het Steenwijkerdiep scoort het scenario met een rotonde beter. De inrichting is daar overigens hetzelfde in beide scenario's, dus het verschil is alleen te verklaren door een flessenhals-effect: Doordat er langere

wachtrijen staan bij de minirotonde bij de Woldpoort, komt het verkeer minder snel richting het westelijk deel van het studiegebied en ontstaan daar minder lange wachtrijen.

Kruispunttak (van west naar oost)	Gemiddelde maximale wachtrij (m)		
	Huidig	Keerlussen	Minirotonde
Steenwijkerdiep west (oost)	1,69	6,62	3,18
Steenwijkerdiep west (west)	2,06	11,11	12,89
Steenwijkerdiep west (P-terrein/zuid)	1,94	9,25	2,04
Tukseweg - Lidl (noord)	2,13	9,98	0,69
Tukseweg - Lidl (oost)	1,89	10,39	6,73
Tukseweg - Lidl (west)	2,10	12,76	11,59
Tukseweg - M. Kiersstr. (noord)	1,47	1,91	0,54
Tukseweg - M. Kiersstr. (oost)	1,48	0,87	2,91
Tukseweg - M. Kiersstr. (west)	1,99	2,12	2,50
Steenwijkerdiep oost (P-terrein/zuid)	1,88	5,52	21,23
Steenwijkerdiep oost (oost)	1,80	2,35	9,54
Steenwijkerdiep oost (west)	1,77	2,05	27,44
Woldpoort (noord)	1,85	12,18	29,31
Woldpoort (oost)	2,22	0,25	22,35
Woldpoort (west)	2,53	24,64	33,17

Tabel 4.2 Uitkomsten wachtrijanalyse VISSIM simulatie

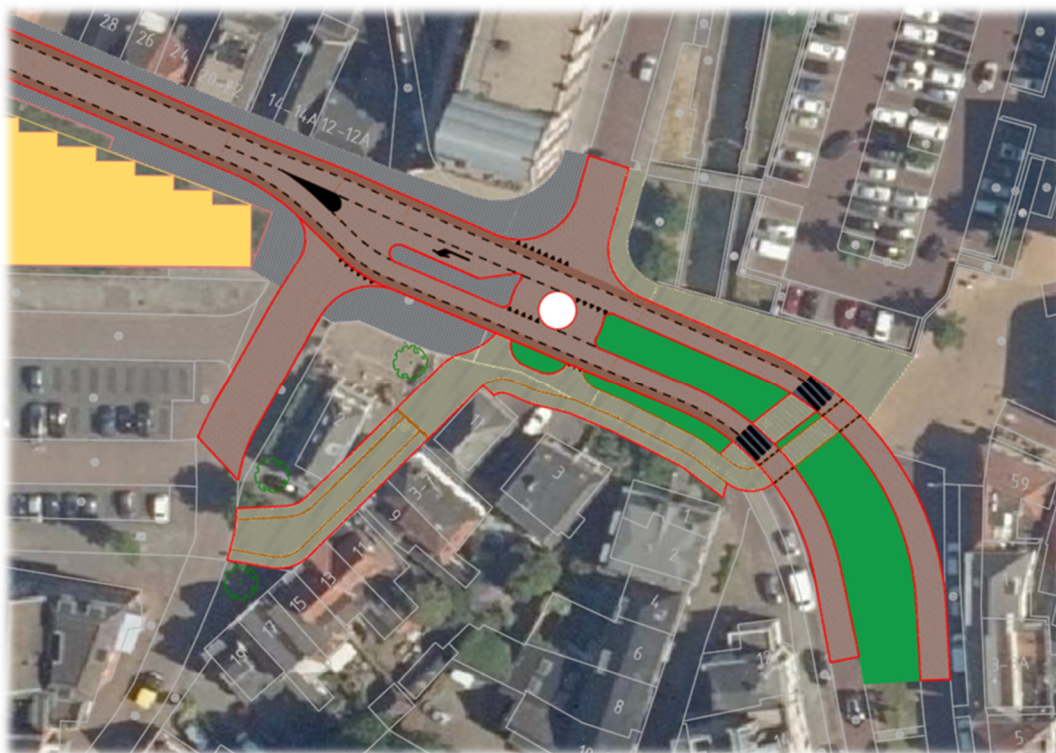
4.2 RUIMTE VOOR DE FIETS

In het schetsontwerp zijn langs de Tukseweg fietssuggestiestroken van 1,10 meter breed voorzien. Dat is een flinke verbetering ten opzichte van de huidige situatie, maar gegeven de hoge intensiteit relatief smal. Vanuit fietscomfort gezien, zou het beter zijn om volwaardige fietsvoorzieningen te realiseren. In Figuur 4.2 zijn deze ingetekend en in Figuur 4.3 zijn de bijbehorende doorsneden weergegeven. Er is, gegeven de beperkte beschikbare ruimte, gekozen voor de minimumbreedte die wordt geadviseerd voor fietsvoorzieningen van 1,70 meter. Volwaardige fietsvoorzieningen zijn ter plaatse van de middengeleider en keerlus niet inpasbaar.



Figuur 4.2 Alternatief ontwerp Tukseweg: met brede fietsvoorzieningen

Ten zuiden van het kruispunt Woldpoort is in het schetsontwerp een onverplicht fietspad voorzien. Verkeer vanaf het Steenwijkerdiep kan dat gebruiken om een stuk parallel aan de Tukseweg te blijven rijden en dan over te steken richting de Neerwoldstraat of Woldpoort. De Fietzersbond heeft voorgesteld om de route zuidelijker te laten beginnen en dan achter restaurant 't Veerhuys langs te laten lopen. In afbeelding 4.6 is daar een schetsontwerp van weergegeven. Het eerste deel van de weg blijft in deze schets beschikbaar voor de bewoners van de aangelegen panden.



Afbeelding 4.6 Voorgestelde fietsroute achter 't Veerhuys langs (bron:fietzersbond)

De belangrijkste bevindingen zijn:

- Fietsverkeer uit het zuidwesten en park hoeven niet richting de in- uitrit van het Steenwijkerdiep te rijden
- Voor fietsers die langs de Tukseweg of de noordzijde van het Steenwijkerdiep rijden is de route niet bereikbaar.
- De beoogde fietsroute is gezien het fietsnetwerk geen 'missing link';
- Beide fietsroutes staan dan ook los van elkaar en blijven noodzakelijk;
- Er ontstaat een versnipperde fietsstructuur, en er worden extra conflictpunten gecreëerd;
- Nut en noodzaak van "in de voorrang" over Korputsingel voor een laag aanbod fietsers past niet bij het verwachtingspatroon van de weggebruiker en is gezien de intensiteit ongewenst;
- Zichtbaarheid van voorrangsrouten voor fietser in een bocht kan niet gewaarborgd worden.

Bij de voorgestelde oplossing is er geen sprake van een hoofdfietsroute. Gezien het beperkte aantal fietsers past de oplossing niet bij het gebruik. De nut en noodzaak is dan ook onduidelijk.

5. BEANTWOORDING ONDERZOEKSVRAGEN

In deze notitie is een grote hoeveelheid bestaande informatie over de ontwikkelingen en inrichting van het Steenwijkerdiep bij elkaar gebracht. Daar zijn een aantal aanvullende analyses aan toegevoegd om tot een integraal beeld te komen. Op basis daarvan is een aantal conclusies te trekken en aanbevelingen te doen voor het ontwerp van de Tukseweg en omgeving. Op basis daarvan beantwoorden we in dit hoofdstuk de onderzoeksvragen van deze studie.

5.1 WAT IS VERKEERSKUNDIG (DOORSTROMING EN VEILIGHEID) GEZIEN DE BESTE INRICHTING VAN DE TUKSEWEG?

Op de Tukseweg zal altijd een afweging gemaakt moeten worden tussen het faciliteren van het (drukke) verkeer en de verkeersveiligheid. Er zijn beperkt alternatieven beschikbaar om (doorgaand) verkeer om het gebied heen te leiden. Daardoor zal de weg altijd (gedeeltelijk) een ontsluitende functie blijven behouden.

Bij het voorkeursscenario en schetsontwerp is een keuze gemaakt voor een ontwerp dat zoveel mogelijk aansluit bij een verblijfsgebied (30 km/uur), maar tegelijkertijd de belangrijke ontsluitende functie van de Tukseweg recht doet. Dit ontwerp past, gegeven de functies en (on-)mogelijkheden, het beste bij de situatie.

Een minirotonde met fietsstroken past fysiek niet op het kruispunt met de Woldpoort zonder dat er grootschalige (kostbare) ruimtelijke ingrepen gedaan worden. De kosten voor de aanleg van een dergelijke rotonde, inclusief het gedeeltelijk dempen of overkluizen van de sluis, bedragen ten minste een miljoen euro. De verkeersdoorstroming is in dit geval slechter dan bij de voorkeursvariant. Op alle takken van de kruispunten met de Woldpoort en het Steenwijkerdiep (oost) ontstaan wachtrijen.

Het is mogelijk om meer ruimte te creëren voor fietsers langs de Tukseweg. Dit kan door middel van een volwaardige fietsstrook of bredere fietssuggestiestroken en een smalle rijloper voor het overige verkeer. Deze oplossing zal leiden tot lagere snelheden en minder doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer. Belangrijk aandachtspunt daarbij is de passeerbaarheid van fietsers. Er moet opnieuw gekeken moeten worden naar het realiseren van een middengeleider met keerlussen, aangezien er anders wel erg weinig ruimte voor het gemotoriseerd verkeer overblijft. In dit geval zal de doorstroming op de Tukseweg verminderen en de druk op de wijk Torenlanden toenemen.

5.1.1 Hoe ontstaat een verkeersveilige situatie voor fietsers op het kruispunt Paardenmarkt/Woldpoort?

Door de aanpassing van de Tukseweg, die wordt voorgesteld in het voorkeursscenario/schetsontwerp, zal het verkeer op de Woldpoort gemakkelijker de Tukseweg op kunnen rijden dan wanneer de huidige situatie behouden blijft. Ook het oversteken voor fietsers wordt veiliger, aangezien oversteken in twee fasen mogelijk wordt. De verkeersveiligheid voor fietsers verbetert derhalve.

Door de aanpassing van de Tukseweg zal het verkeer beter doorstromen dan wanneer de huidige situatie behouden blijft. De route over de Mr. Zigher ter Steghestraat zal daardoor minder druk worden dan zonder aanpassing van de Tukseweg.

Er bestaat een kans dat er meer verkeer door de wijk Torenlanden gaat rijden.

- De route vanaf het Steenwijkerdiep achter Veerhuys langs naar Neerwoldstraat kan in de huidige situatie als alternatieve route gebruikt kan worden. Het is echter niet het advies om deze route als officiële fietsroute in te richten.

I. BRONNEN

Voor de volledigheid, volgt hier een overzicht van onderzoeken en documenten die zijn meegenomen in dit onderzoek:

- Rapportage Omgeving Woldpoort (BVA; januari 2016);
- Notitie verkeerskundige analyse Steenwijkerdiep (Roelofs; april 2020);
- Ambitiedocument Herinrichting Gedempte Steenwijkerdiep - Tukseweg (gemeente; juni 2020);
- Notitie onderzoeksresultaten verkeersstudie Steenwijkerdiep (Roelofs; november 2020);
- Beoordeling verkeersonderzoek Steenwijkerdiep (BonoTraffics; januari 2021);
- Reactie op beoordeling verkeersonderzoek (Roelofs; februari 2021);
- Brief wijkvereniging Steenwijk Noord (juni 2021);
- Presentatie schetsontwerpen Gedempte Steenwijkerdiep (Buro MA.AN; juli 2021);
- Brief Fietsersbond (november 2021);
- Motie Integrale aanpak verkeerssituatie Gedempte Steenwijkerdiep/Tukseweg en wijk Torenlanden (gemeenteraad; november 2021);
- Nota Fietsparkeernormen (gemeente; in ontwikkeling).

Tot op heden is de fietsparkeerbehoefte van de ontwikkelingen op en rondom het Steenwijkerdiep nog niet in beeld gebracht. Er wordt op dit moment door de gemeente gewerkt aan fietsparkeernormen. De conceptgetallen hebben we gebruikt voor de inschatting van de behoefte van het aantal fietsparkeerplekken. Dit doen we per deelgebied (noord en zuid) en voor de situatie waarin alle beoogde ontwikkelingen gerealiseerd zijn. Daarbij is uitgegaan van een fietsparkeernorm van 2,9 per 100 m² bruto vloeroppervlakte (BVO) voor een supermarkt.

In Tabel 1 zijn de uitkomsten van de analyse weergegeven. De fietsparkeerbehoefte wordt in de toekomst ongeveer 220 parkeerplekken, waarvan 160 aan de zuidzijde van de Tukseweg en 60 aan de noordzijde.

Locatie	Bruto vloer-oppervlakte	Fietsparkeer-behoefte
Noordzijde Tukseweg (Lidl)	2.046	59
Zuidzijde Tukseweg (Steenwijkerdiep)	5.518	160
Totaal	7.564	219

Tabel 1 Fietsparkeerbehoefte per deelgebied

Opdrachtgever	Gemeente Steenwijkerland
Datum	7 februari 2023
Auteurs	Joep Schyns, Matthijs Dicke, Rico Andriessse
Kenmerk	013407.20230207.N1.02
Status	Definitief
Pagina	1/11

Verkeersgedrag Steenwijkerdiep

De gemeente Steenwijkerland heeft Goudappel gevraagd een gedragsanalyse uit te voeren op het kruispunt (T-splitsing) Tukseweg – Woldpoort in de wijk Steenwijkerdiep te Steenwijk, en daarbij ook de situatie op de Neerwoldstraat te beschouwen. Het onderzoek moet twee vragen beantwoorden:

- 1) Hoe is het huidige gedrag van de weggebruikers en leidt dat tot verkeersonveiligheid?
- 2) Er is een concept herontwerp voor de locatie gemaakt: lost dit ontwerp de problemen op en zijn er andersoortige problemen te verwachten?

Om deze vragen te beantwoorden is er:

- 1) een gesprek geweest met vertegenwoordigers van de gemeente, buurtverenigingen en VVN afdeling Steenwijk. Daarin hebben de deelnemers hun zorgen over de situatie gedeeld en is gezamenlijk de situatie bekeken;
- 2) een schouw uitgevoerd in de ochtendspits waarbij het gedrag van de weggebruikers geobserveerd is;
- 3) met de resultaten van de eerste twee stappen is samen met een verkeerskundig ontwerper gekeken naar het voorgestelde alternatief.

In deze notitie beschrijven wij de resultaten en conclusies van de gedragskundige schouw Tukseweg-Woldpoort (secties 1 en 2) en de Neerwoldstraat (secties 3 en 4). Vervolgens analyseren we de huidige voorkeursvariant voor het herontwerp van de kruising(en) (sectie 5) en formuleren aanbevelingen op basis van de gedragskundige schouw en de analyse van de voorkeursvariant (sectie 6).

1. Resultaten gedragskundige schouw Tukseweg-Woldpoort

Het betreft een voorrangskruispunt in een 30 km/u zone, waarbij de Tukseweg in de voorrang is. De situatie is op twee momenten geschouwd:

- 1) 1 november 2022 rond 16.00 uur, betreft een voorverkenning.
- 2) 10 november 2022, 7:50 - 9:20, mooi weer: weinig bewolking en warm voor de tijd van het jaar.

Wij hebben het volgende geconstateerd met betrekking tot de verkeerssituatie en het gedrag van de verkeersdeelnemers. In het algemeen constateren we:

- De situatie en de bochten zijn erg krap, terwijl de trottoirs erg ruim zijn. Doordat het krap is passen de meeste verkeersdeelnemers hun gedrag daar op aan. Door snelheid terug te nemen en duidelijke signalen te geven bij het afslaan. Dit gebeurt redelijk gedisciplineerd. Door de krappe ruimte oogt de situatie druk en onrustig, maar door het compensatiegedrag (snelheid omlaag, duidelijke signalen geven) kunnen de weggebruikers hun verkeerstaak op deze locatie goed aan.
- Niet iedere automobilist houdt zich aan de geldende maximale snelheid. De snelheid wordt regelmatig overtreden met name als er geen ander verkeer in de buurt is.
- Er is bus- en vrachtverkeer, maar hun snelheden liggen dusdanig laag dat dit geen directe reden tot zorgen biedt.
- Verkeer dat voorbij komt heeft niet altijd een lokale bestemming, het kruispunt is ook een doorgaande route voor verkeer. Doorgaand verkeer heeft doorgaans de neiging om de snelheid van 30 km/u te overschrijden.

Verder hebben we de volgende specifieke punten waargenomen:

1. Fietsers komen gemakkelijk in de verdrukking als auto's hen inhalen op of vlak voor de kruising. Dit zien we vaak gebeuren. Zonder tegenligger is er voldoende ruimte om een fietser in te halen, maar met tegenligger is er te weinig ruimte. Het komt regelmatig voor dat auto's een verkeerde inschatting maken en toch een fietser inhalen. Vooral jonge fietsers schrikken daarvan, rijden het trottoir op of remmen af en gaan een beetje slingeren. Automobilisten nemen teveel risico in deze situatie.

Er zijn ook autobestuurders die rekening houden met de fietsers en er rustig achter blijven rijden. Dit wordt echter door sommige fietsers als 'drukken' ervaren. Dit is herkenbaar aan de reactie die de fietsers geven. Dat is goed voor te stellen omdat automobilisten namelijk vlak achter de fietser blijft rijden. Hoe goed bedoeld ook, fietsers ervaren dit als onprettig.

Fietsers op de Woldpoort wijken uit op het trottoir als ze rechtsaf willen slaan en er auto's opgesteld staan voor het kruispunt. Dit kan gevaarlijke situaties opleveren bij het terugkeren op de rijbaan vanuit het trottoir.

2. Het overzicht vanuit de Woldpoort naar rechts de Tukseweg op is beperkt. Als meer zicht gehaald wordt door naar voren te rijden, wordt de bocht voor auto's vanaf de Tukseweg nog krappere. Dit probleem is nog groter bij tegemoetkomend vrachtverkeer. Zelfs als een auto ruim voor de haaiantanden al stopt, is het nog zeer krap als er een vrachtwagen om de bocht komt. Overigens is het zicht vanuit de Tukseweg op de Woldpoort ook beperkt. Bij naderen vanuit het westen staat er een gebouw in het zicht. Bij naderen vanuit het oosten nemen bomen zicht op de Woldpoort weg; verkeer van rechts wordt pas zichtbaar als ze bij/op de haaiantanden zijn.
3. De voorrangssituatie is niet voor iedereen in één oogopslag duidelijk, wat met name voor bestuurders die onbekend zijn met dit kruispunt een probleem is. Een voorrangskruispunt in een 30 km/u zone is een uitzondering op de regel. Auto's vanuit de Tukseweg kunnen slecht zien dat ze een voorrangskruispunt naderen. Bij het naderen van de situatie vanuit westelijke richting staat überhaupt geen verkeersbord, aan de andere zijde is het bord enigszins slecht leesbaar, omdat het een slag gedraaid staat.

Weggebruikers kunnen verder aan de haaiantanden zien dat ze met een voorrangskruispunt te maken hebben, maar die haaiantanden liggen vrij ver naar achter op de Woldpoort (om begrijpelijke reden; vanwege de krappe bocht) en zijn daardoor relatief slecht zichtbaar. Het voordeel van deze positie van de haaiantanden is dat verkeer ook daadwerkelijk stopt en tijd neemt om de situatie in zich op te nemen en daarna pas af te slaan. Een vergelijkbaar effect wat doorgaans met een stopstreep gepoogd wordt te halen.

De onduidelijkheid over de voorrangssituatie kan in het voordeel van verkeersveiligheid werken: bestuurders op de Tukseweg die het kruispunt uit oostelijk zijde naderen en niet doorhebben dat ze in de voorrang zijn, verwachten voorrang te moeten verlenen aan bestuurders uit de Woldpoort, waardoor zij mogelijk snelheid minderen.

4. In de drukte en onoverzichtelijkheid kunnen fouten gemaakt worden door weggebruikers die gevaarlijke situaties opleveren. Met name als er van alle kanten verkeer aan komt rijden en dit zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers zijn. Op de drukste momenten wordt het risico op een fout of vergissing groter. Enkele waargenomen voorbeelden hiervan zijn:

- a. Auto draait vanuit de Woldpoort de Tukseweg op zonder voorrang te verlenen aan een fietser (van links of van rechts) op de Tukseweg. Fietzers worden over het hoofd gezien doordat veel aandacht gegeven moet worden aan auto's vanwege de krappe situatie. Het komt vaak voor dat als de auto's dan verdwenen zijn de fietser over het hoofd gezien wordt.
- b. Bestuurders (auto en fiets) die de Woldpoort inslaan vanaf de Tukseweg minderen niet altijd voldoende snelheid en gokken erop dat verkeer uit de Woldpoort wel op tijd stopt om hen voldoende ruimte te laten. Dit levert soms wat spannende momenten op.

2. Conclusie gedragskundige schouw Tukseweg-Woldpoort

De splitsing betreft een krappe situatie waarbij de voorrangsregel afwijkt van wat richtlijnen voorschrijven binnen de bebouwde kom. De krappe situatie heeft als nadeel dat wanneer er van alle kanten een mix aan verkeer afgewikkeld wordt de complexiteit voor de weggebruiker hoog wordt. Fouten en vergissingen kunnen dan voorkomen en zijn ook (beperkt) waargenomen (zonder ernstige gevolgen). Dankzij de lage snelheid zijn de gevolgen klein: bij het herstellen van de fout heeft de veroorzaker een kleine remweg en de andere partij die moet compenseren om een ongeval te voorkomen heeft ook een zeer korte remweg.

Toch zijn de zorgen om verkeersveiligheid voor te stellen: een fietser die valt, zelfs als dat alleen komt door het uitwijken of evenwicht verliezen kan gevaarlijk gewond raken. De lage snelheid en gevoel van onveiligheid zorgt er in minder complexe situaties voor dat het verkeer juist veilig afgewikkeld wordt. Hier is de krappe situatie een voordeel voor de verkeersveiligheid.

Fietzers komen in het gedrang wanneer zij ingehaald worden door auto's maar voelen zich ook niet veilig als auto's bewust niet inhalen. Het trottoir wordt gebruikt om uit te wijken waardoor terecht gesteld kan worden dat de fietser in de verdrukking komt.

3. Verkeer in de Neerwoldstraat

Tijdens de observatie hebben we ook gelet op het verkeer dat uit de Neerwoldstraat komt of daar naar toe gaat. We vatten deze observatie samen in drie punten:

1. Voor fietsers die vanuit de westkant van de Tukseweg naar de Neerwoldstraat willen is officieel niets geregeld. Er is geen ingang vanaf deze kant. Fietsers sorteren voor op de Tukseweg om via de ingang die via het zebrapad wordt ontsloten over de gele bestrating naar de Neerwoldstraat te fietsen. Dit is een verkeersbeweging die de fietsers blijkbaar als vanzelfsprekend vinden omdat we deze beweging vaak hebben waargenomen. Er ontstaan weinig problemen door. Tijdens onze observatie was het niet druk met voetgangers. Deze kwamen niet in de knel door de fietsers. De fietser heeft bovendien goed zicht op het aankomend autoverkeer.
2. Autoverkeer kan de Neerwoldstraat via de Tukseweg verlaten. De vormgeving van de weg is dusdanig (gele tegels en een groot vlak in plaats van een weg) dat voor het autoverkeer duidelijk is dat de snelheid aangepast moet worden en dat er voetgangers en fietser van alle kanten vandaan kunnen komen. We hebben waargenomen dat autoverkeer en vrachtverkeer met gepaste snelheid rijdt. Tegelijkertijd is het duidelijk dat een vrachtwagen die langzaam achter een fietser of voetganger rijdt bij deze doelgroep onrust veroorzaakt door het lawaai.
3. Autoverkeer en vooral vrachtverkeer dat uit de Neerwoldstraat komt moet rechts afslaan. Verkeer dat eigenlijk links af wil, kan de neiging hebben een draai te maken direct na het oprijden van de Tukseweg. Voor vrachtverkeer zal deze beweging niet lukken, maar autoverkeer kan dit wel doen. We hebben deze beweging niet waargenomen, maar het is zeker voor te stellen dat het voorkomt. Daarbij is het ook voor te stellen dat auto- en vrachtverkeer verderop op de Tukseweg gaat keren of een weg door de stad neemt die onwenselijk is.

4. Conclusie verkeer Neerwoldstraat

De ingang naar de Neerwoldstraat is voor fietsers vanaf de westkant van de Tukseweg niet gefaciliteerd. Gemotoriseerd verkeer verlaat stapvoets de Neerwoldstraat. We hebben geen gedrag gezien dat leidt tot een verhoogde kans op ongevallen.

5. Analyse huidige voorkeursvariant

Wij hebben het geobserveerde verkeersgedrag en het schetsontwerp van de huidige voorkeursvariant (Figuur 1) bestudeerd met als doel om na te gaan in welke mate het ontwerp de huidige problematiek oplost dan wel versterkt of nieuwe problematiek introduceert.



Figuur 1. Schetsontwerp oostelijke aansluiting Steenwijkerdiep /Woldpoort op Tukseweg. Bron: Roelofs (2022) Verbreding verkeersonderzoek Steenwijkerdiep-Tukseweg en wijk Torenlanden, Notitie NO01-D01-21012223-EKK.

Bij het beoordelen van de huidige voorkeursvariant houden we rekening met de volgende bijzonderheden:

1. Bij de huidige intensiteiten is een gelijkwaardig of eenvoudig voorrangskruispunt nog net haalbaar. Er wordt een toename verwacht in intensiteiten waardoor er zorgen zijn ten aanzien van de doorstroming. Het ontwerp dat voorligt, houdt rekening met de groei in intensiteit en is er op gericht de doorstroming goed te houden.
2. Er rijdt verkeer op de Tukseweg dat daar geen bestemming heeft. Dat verkeer kan ook kiezen via de N334 te reizen.
3. De gevaarstelling in de huidige situatie komt voornamelijk van gemotoriseerd verkeer dat:
 - a. vanaf de Woldpoort rechts afslaat (en soms ook linksaf, maar dan is men voorzichtiger). Dat komt doordat er situaties ontstaan met verkeer dat van alle kanten komt waarbij fietsverkeer vanaf links wel eens over het hoofd wordt gezien.

- b. op de Tukseweg fietsers voorbij rijdt en hen, door de krappe ruimte, te dicht passeert. Met risico op botsen en fietsers die van schrik afremmen en het evenwicht verliezen.

Onze analyse van de voorkeursvariant is samen te vatten in de volgende hoofdpunten:

1. Snelheid: In de voorkeursvariant is het aannemelijk dat de gemiddelde snelheid van het autoverkeer toeneemt, omdat het verkeer meer gestroomlijnd wordt en er meer ruimte wordt gecreëerd voor het verkeer. Omdat de doorgaande route minder gehinderd wordt door afslaand verkeer wordt dit effect versterkt. Het komt minder vaak voor dat het afslaand verkeer als buffer fungeert voor het doorgaande verkeer. Toename van snelheid zorgt (zonder verdere aanpassing in de infrastructuur) voor een afname van verkeersveiligheid en een ernstiger afloop wanneer er een aanrijding plaatsvindt.
2. Zicht op verkeer voor afslaand verkeer: In de huidige situatie komt verkeer dat op de Tukseweg naar het oosten rijdt tot stilstand als voor hen een auto afslaat naar de Woldpoort. Een fietser die voor de afslaande auto rijdt, kan doorrijden. Na het afslaan is de achterliggende auto niet direct bij de fietser en krijgt de automobilist tijd om de fietser waar te nemen. In de voorkeursvariant kan het voorkomen dat de eerste auto afslaat naar de keerlus en de achterliggende auto direct door kan rijden. De fietser is dan nog dichtbij en de achterliggende automobilist krijgt weinig tijd om de fietser waar te nemen en het gedrag aan te passen. De mate van ernst van deze situatie zal afhangen van de manier waarop fietsers gebruik gaan maken van de suggestiestrook en de ruimte die auto en fiets samen hebben.
3. Doorstroming trekt ongewenst verkeer aan: De keerlus wordt ingezet om de doorstroming te verbeteren. Hiermee wordt ook het verkeer dat geen bestemming in het gebied heeft gefaciliteerd waardoor de weg aantrekkelijker wordt. Dat zal meewerken aan toename van de intensiteit. De gemeente Steenwijkerland moet zich afvragen of dit regime bij het karakter van de wijk past.
4. Er is weinig ruimte voor de fietser. De fietssuggestiestrook op de Tukseweg is 1,10 m breed, omdat volwaardige fietsvoorzieningen ter plaatse van de middengeleider en keerlus niet inpasbaar zijn (Roelofs, 2022, Verbreding verkeersonderzoek Steenwijkerdiep-Tukseweg en wijk Torenlanden, Notitie NO01-D01-21012223-EKK). Dit is erg krap voor de fietsers die hierdoor t.o.v. de huidige situatie amper tot geen extra ruimte krijgt. Het is zeer waarschijnlijk dat fietsers in de verdrukking komen als een auto hen passeert ter hoogte van de middengeleider. In combinatie met de te verwachten hogere snelheden is dit risicovol.

5. In de voorkeursvariant zijn er meer conflictpunten dan in de huidige situatie. Er is een voorsorteervak toegevoegd waarmee verkeer nu wel de afslag naar het parkeerterrein kan maken. Dat is een oversteek die in de huidige situatie niet mogelijk is. De afslag naar de keerlus en de afslag naar het voorsorteervak zitten zeer kort op elkaar. We achten de kans klein, maar het is voorstelbaar dat verkeer dat uit de Woldpoort komt een richtingaanwijzer van verkeer op de Tukseweg richting het westen interpreteert als een indicator dat de keerlus gebruikt gaat worden terwijl dat verkeer eigenlijk naar het voorsorteervak wil. Een mogelijke reactie is dat het verkeer uit de Woldpoort alvast het kruispunt oprijdt.
6. Voor verkeer uit de Woldpoort was de rijtaak al complex en deze is in de voorkeursvariant nog complexer geworden. Er kan namelijk ook verkeer vanaf de keerlus richting de Woldpoort komen en dat verkeer heeft voorrang en is binnen een seconde op het kruispunt. Daarnaast moet verkeer richting het voorsorteervak in de gaten gehouden worden. Vanaf de Woldpoort worden fietsers soms over het hoofd gezien, deze kans neemt toe vanwege de toegenomen complexiteit. Dat de haaiantanden naar voren zijn gebracht, verhoogt de kans op een aanrijding. Er is na een beslissing geen ruimte meer om te realiseren dat er een fout gemaakt wordt. In de huidige situatie is die ruimte er wel.
7. Het naar voren plaatsen van de haaiantanden werkt in de hand dat verkeer vanuit de Woldpoort de indruk heeft goed zicht te hebben op het aankomend verkeer. Bij een deel van de automobilisten leidt dit er toe dat zij de neiging krijgen om, 'als het even kan', snel door te rijden. Bij een kleine vergissing kunnen zij echter niet meer corrigeren.
8. Een simulatie moet uitsluitel geven hoe het verkeer zal doorstromen in de voorkeursvariant. Mogelijk ontstaan er opstoppingen die zorgen voor ongeduld waarbij fietsers uiteindelijk in de knel komen. Verkeer dat uit de Woldpoort naar het oosten wil, moet de keerlus gebruiken. Echter de oversteek naar de keerlus kan geblokkeerd worden door verkeer dat wacht op verkeer dat via het voorsorteervak naar het parkeerterrein wil. Als er veel verkeer richting het oosten rijdt, kan én het verkeer op het voorsorteervak én verkeer in de keerlus niet weg, en stopt het ook in de Woldpoort.
9. Het ontwerp van de keerlus vraagt aandacht. In de praktijk zien we vaak dat verkeer in een keerlus niet ver naar voren durft te rijden om te voorkomen dat verkeer van rechts te weinig ruimte krijgt. Gevolg is dan dat de auto aan de achterkant te weinig ruimte geeft aan doorgaand verkeer of dat doorgaand verkeer meer marge wil. Dit kan leiden tot uitwijken via de fietssuggestiestrook met meer risico op aanrijdingen met fietsers.

10. Bij het voorsorteervak moet tegemoetkomend verkeer in de gaten gehouden worden.
Dat verkeer komt in een bocht aanrijden. Dit is een risicovolle situatie. Hetzelfde geldt voor de voetgangersoversteekplaats en fietsoversteek meer oostelijk op de Tukseweg. Fouten en vergissingen komen vaker voor in situaties waarin het waarnemen van het verkeer lastiger is vanwege de bochtstructuur.
11. Er is geen fatsoenlijke oversteek gerealiseerd voor fietsers die oostwaarts op de Tukseweg rijden en willen afbuigen richting de Neerwoldstraat. Hoewel de voorkeursvariant wel een oversteek markeert die er in de huidige situatie niet is, blijft het zo dat de fietser de eigen rijstrook over moet om gebruik te maken van de oversteek. De fietser zal net als in de huidige situatie gaan 'weaven' met het achteropkomende verkeer. Dit is extra risicovol als de snelheid omhoog gaat en achteropkomend verkeer pas laat zicht krijgt nadat een andere auto de keerlus gebruikt. Omdat er tot de oversteek een fietssuggestiestrook is, wordt deze beweging minder snel verwacht omdat het een verplichte plaats voor de fietser suggereert, en durft de fietser deze beweging ook minder goed te maken. Bovendien vindt deze beweging plaats in een bocht waardoor op de eigen strook en op de tegemoetkomende strook aankomend verkeer moeilijker in te schatten is bij het oversteken.
12. Bij de uitgang van de parkeerplaats zal de brutale automobilist die naar het westen moet op de Tukseweg er mogelijk voor kiezen om het voorsorteevak te gebruiken om direct linksaf te slaan in plaats van rechts af te slaan en de keerlus te gebruiken. De automobilist heeft daarbij kans om verkeer vanuit vier plekken over het hoofd te zien: verkeer vanaf links op de Tukseweg, verkeer op de voorsorteerstrook, verkeer vanuit de Woldpoort en verkeer dat vanaf het keerpleintje de Tukseweg oprijdt. Omdat de onderlinge afstanden klein zijn, is er weinig tijd om te reageren bij een gemaakte vergissing. Zowel voor de veroorzaker als voor de weggebruiker die geconfronteerd wordt met het onverwachte en met een correctie een ongeval kan voorkomen.
13. Het doortrekken van de middenberm tot aan de keerlus zorgt er voor dat verkeer dat uit de Neerwoldstraat komt niet direct kan keren. Dat kan wel via de keerlus en dat is in principe een goede oplossing. Voor vrachtverkeer hebben we twijfels, het zal van de maatvoering afhangen of deze draai goed te maken is. Het is bij behoud van de keerlus wenselijk dat vrachtverkeer hier kan keren. Voorkomen moet worden dat het voorsorteervak herkend wordt als mogelijkheid om te keren.

6. Aanbevelingen

De voorkeursvariant introduceert een aantal risicofactoren die er in de huidige situatie niet zijn. Dat is te billijken als blijkt dat het voor de doorstroming echt noodzakelijk is om de infrastructuur aan te passen. De keuze hoe belangrijk de doorstroming is, is aan de gemeente Steenwijkerland. Daarbij geldt wel dat de voorkeursvariant op een aantal punten onnodig risico oplevert.

Het meest belangrijke om te overwegen is of het mogelijk is de intensiteit te verlagen, ondanks de verwachte groei in intensiteit de komende jaren. Met gerichte maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement is het mogelijk de hoeveelheid verkeer op de Tukseweg te verminderen. Door:

- 1) verkeer zonder bestemming in het gebied rondom het kruispunt te verleiden andere wegen te kiezen;
- 2) verkeer op de Tukseweg te ontmoedigen;
- 3) voor bezoeken van het gebied rondom het kruispunt lopen en gebruik van fiets te stimuleren.

Voordeel van het niet laten toenemen van de intensiteit is dat de huidige situatie gehandhaafd kan blijven en dat heeft als voordeel dat de zowel de snelheid als het aantal conflictpunten lager is dan in de voorkeursvariant.

Indien mogelijk dan heeft het de voorkeur om de toegang naar het parkeerterrein niet mogelijk te maken. Dit scheelt een aantal conflictpunten. De voorsorteerstrook moet ingepast worden op een plek met weinig ruimte en dit zorgt doorgaans voor een lagere verkeersveiligheid.

Bij een gelijkblijvende of lagere intensiteit (en dit echt een voorwaarde voor dit advies) adviseren wij om de snelheid bij dit kruispunt nog verder omlaag te brengen door een kruispuntplateau te realiseren en er een gelijkwaardige kruising van te maken. Door de lagere snelheden hebben weggebruikers meer tijd om de situatie te overzien en ernaar te handelen, waardoor de kans op inschattingfouten afneemt evenals de impact bij een aanrijding.

Indien gekozen wordt voor het toestaan van een hogere intensiteit dan gelden de volgende adviezen. Als de verwachte verkeersintensiteiten niet afgewikkeld kunnen worden op een gelijkwaardig kruispunt, dan adviseren wij het schetsontwerp van Roelofs aan te passen ten behoeve van de veiligheid van de fietser. Het huidige ontwerp leidt door de middengeleider tot hogere snelheden, maar dit gaat niet gepaard met significant meer ruimte voor de

fietser. Daarom adviseren wij om volwaardige fietsstroken in te passen. Verder adviseren wij om bij de fiets- en voetgangersoversteekplaats ter hoogte van de Neerwoldstraat een duidelijke overgang van regime te realiseren, waardoor autoverkeer daar overstekende fietsers verwacht.

