

Mobiliteitsplan

Actualisatie 2024 – 2030

Veilig op weg





WELKOM **W**IERDEN

Informatiepagina

2



Titel:	Mobiliteitsplan – Actualisatie 2024 – 2030 <i>Veilig op weg</i>
Status	Definitief
Datum:	Mei 2024
Opgesteld door:	Afdeling Ruimtelijk Beheer en Realisatie Cluster Verkeer en Mobiliteit



Inhoudsopgave

1. Inleiding	7	4.4. Doelen per modaliteit	21
1.1. Aanleiding	7	4.5. Duurzaam Veilig	22
1.2. Doel van het mobiliteitsplan	7	4.6. STOMP	23
1.3. Opbouw van het mobiliteitsplan	7	4.7. Smart mobility	24
1.4. Leeswijzer	8	5. Voetganger	25
Deel I: Visie		5.1. De rol van voetgangers	25
2. Kaders	11	5.2. Bereikbaarheid voorzieningen	25
2.1. Beleid hogere overheden	11	5.3. Oversteekplaatsen	25
2.2. Lokale beleidskaders	14	5.4. Toegankelijkheid	26
2.3. Vertaling naar Mobiliteitsplan	15	6. Fiets	27
3. Trends en ontwikkelingen	16	6.1. Visie	27
3.1. Trends	16	6.2. Netwerk	28
3.2. Ontwikkelingen	17	6.3. Inrichting	29
4. Doelen en ambities	19	6.4. Oversteekplaatsen	30
4.1. Inleiding	19	6.5. Comfort	30
4.2. Verkeersveiligheid	19	6.6. Logische fietsroutes	31
4.3. Hoofddoelen	20	6.7. Sociale veiligheid	31
		6.8. Positie bromfietzers / Snorfietzers / Speedpedelecs	31



7. Auto	32	11. Parkeren	53
7.1. Rol van het autoverkeer	32	11.1. Parkeerbeleid	53
7.2. Regionale netwerk	32	11.2. Bestaande situaties	53
7.3. Lokaal netwerk	33	11.3. Centrumparkeren	53
7.4. Essentiële herkenbaarheid (inrichting van wegen)	35	11.4. Laadvoorzieningen	54
7.5. Speciale verkeersvoorzieningen	40	11.5. Fietsparkeren	54
7.6. Hulpdiensten	40	12. Visie op verkeersveiligheid	56
7.7. Ontsluiting nieuwe ontwikkelingen	41	12.1. Objectieve verkeersonveiligheid	56
7.8. Weginrichting aanpassen aan laatste hulpmiddelen	41	12.2. Subjectieve onveiligheid	59
8. Landbouwverkeer	43	12.3. Sturen op risico's	60
8.1. Rol van landbouwverkeer	43	12.4. Educatie / Communicatie	64
8.2. Routenetwerk landbouwverkeer	43	12.5. Speciale locaties	65
8.3. Maatregelen	43	Deel II: Uitwerking	
9. Openbaar vervoer en 'openbare' mobiliteit	46	13. Waar willen we maatregelen nemen?	69
9.1. Trein	46	13.1. Inleiding	69
9.2. Bus	47	13.2. Aanpassingen in de verkeersstructuur en/of aanpassingen in de inrichting van wegen	70
9.3. Kwaliteit OV-voorzieningen	47	13.3. Objectieve verkeersonveiligheid	70
9.4. HUB's	48	13.4. Subjectieve verkeersonveiligheid	70
9.5. Openbare mobiliteit	49	13.5. Verhoogd risico op onveiligheid	70
9.6. MAAS en deelmobiliteit	49	13.6. Hoe bepalen we waar we maatregelen willen nemen?	71
10. Logistiek	50	14. Wierden	72
10.1. Logistiek netwerk	50	14.1. Verkeersstructuur en weginrichting	72
10.2. Multimodale bereikbaarheid bedrijventerreinen	51	14.2. Objectieve onveiligheid	74
10.3. Inrichting bedrijventerreinen	52	14.3. Gevaarlijke punten	75
		14.4. Verhoogd risico op onveiligheid	75
		14.5. Maatregelenpakket - Wat gaan we doen?	75



15. Enter	77
15.1. Verkeersstructuur en weginrichting	77
15.2. Objectieve onveiligheid	78
15.3. Gevaarlijke punten	79
15.4. Verhoogd risico op onveiligheid	79
15.5. Maatregelenpakket – Wat gaan we doen?	79
16. Buitengebied	81
16.1. Verkeersstructuur en weginrichting	81
16.2. Objectieve onveiligheid	82
16.3. Gevaarlijke punten	83
16.4. Verhoogd risico op onveiligheid	83
16.5. Maatregelenpakket – Wat gaan we doen?	83
17. Prioritering projecten	85

Bijlage

Bijlage 1 Knelpuntenlijst | Maatregelenlijst



WELKOM **W**IERDEN



1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Voor u ligt het geactualiseerde Mobiliteitsplan van de gemeente Wierden. Het huidige verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Wierden is stamt uit het Mobiliteitsplan uit 2021. Dit is eigenlijk nog vrij recent. Het bestaande mobiliteitsplan gaf op verschillende onderdelen weinig houvast. Daarnaast rees de vraag of we nog steeds met de goede projecten bezig waren en met juiste prioriteit. Daarom hebben we ervoor gekozen om het mobiliteitsplan te actualiseren.

Doordat er landelijk ook anders wordt gekeken naar onder andere de aanpak van verkeersveiligheid, ontstaan nieuwe inzichten. In dit mobiliteitsplan zijn de ambities en doelen wat scherper gesteld en is een nieuwe prioritering opgenomen.

1.2. Doel van het mobiliteitsplan

In dit mobiliteitsplan is het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Wierden vastgelegd voor de periode 2024 tot en met 2030. Het geeft inzicht in wat de gemeente voor deze periode belangrijk vindt. De knelpunten die daarbij horen zijn geprioriteerd in het tweede deel van dit Mobiliteitsplan.

Doel van dit mobiliteitsplan?

Een duidelijk beleid vastleggen voor verkeersveilige en duurzame verplaatsingen, naar onze dagelijkse bestemmingen en voor de groei van de gemeente. Dit mobiliteitsplan is de basis voor de Nota Meerjarenbeleid en projecten voor een periode tot en met 2030.

1.3. Opbouw van het mobiliteitsplan

Dit mobiliteitsplan is tot stand gekomen door vooral een verdieping te maken op het vorige mobiliteitsplan. Er is een duidelijkere visie gevormd op de verschillende modaliteiten.

In het visiedeel beschrijven we onze visie op verkeer en vervoer. Maar hoe bepalen we vanuit onze visie welke maatregelen waar nodig zijn? In het tweede deel van het mobiliteitsplan hebben we een praktische uitwerking gemaakt van onze visie. Deze uitwerking kan worden gezien als een soort knelpuntenanalyse.



In het visiedeel zijn eigenlijk twee kernelementen te onderscheiden; de visie op verkeersstructuur/weginrichting en verkeersveiligheid. Het verkeersveiligheidsonderdeel kent een verdere splitsing in drie onderwerpen:

- Objectieve onveiligheid
- Subjectieve onveiligheid
- Verhoogd risico op onveiligheid

Deze drie onderdelen vormen samen met de visie op de verkeersstructuur/weginrichting de basis voor het aanpakken van locaties.

Participatie

Voor de actualisatie is gebruik gemaakt van de inventarisatie van het voorgaande mobiliteitsplan. Hierbij is een online inventarisatie gedaan naar situaties die onveilig worden gevonden.

1.4. Leeswijzer

In het visiedeel treft u in hoofdstuk 2 het nationale, regionale en gemeentelijke beleid aan. In hoofdstuk 4 wordt de gemeentelijke integrale visie op verkeer op hoofdlijnen beschreven aan de hand van enkele kerndoelen. In de hoofdstukken 5 t/m 7 bespreken we het beleid op het gebied van de fietser, voetganger en automobilist. In hoofdstuk 8 is specifieke aandacht voor het landbouwverkeer. Hoofdstuk 9 en 10 richten zich op vervoer; waarin respectievelijk het openbaar vervoer en logistieke beleid worden vastgelegd. Hoofdstuk 11 is gewijd aan het parkeren.

In hoofdstuk 12 verwoordt onze visie op verkeersveiligheid. Hierbij wordt ingegaan op de ongevallen die daadwerkelijk gebeuren en locaties die onveilig worden gevonden. Daarnaast wordt ook ingegaan op sturen op risico's.

In deel II – De Uitwerking is een analyse gemaakt van de verkeersstructuur. In de hoofdstukken 14 tot en met 16 wordt de analyse beschreven voor de

verschillende deelgebieden. Hoofdstuk 17 beschrijft hoe we de verschillende knelpunten/projecten prioriteren. Deze prioritering vormt de basis voor het uitvoeringsprogramma dat we tweejaarlijks opstellen.

Visie

Deel I



GEMEENTE **W**IERDEN



WELKOM **W**IERDEN



2. Kaders

2.1. Beleid hogere overheden

Het gemeentelijke verkeers- en mobiliteitsbeleid staat niet op zichzelf en is afhankelijk van nationaal en regionaal beleid. De belangrijkste kaders voor dit Mobiliteitsplan zijn:

Klimaatakkoord

In het klimaatakkoord zijn ambitieuze doelen en afspraken vastgelegd om onder andere de mobiliteit te verschonen. Duurzaamheid is een belangrijk thema. Duurzame vervoerwijzen zoals lopen en fietsen moeten zo veel mogelijk gestimuleerd worden. Wanneer verplaatsingen niet meer met de fiets kunnen dan komt openbaar vervoer als duurzaam vervoermiddel in beeld. Zeker nu ook de meeste bussen in onze gemeente zero emissie bussen zijn geworden, is naast de trein de bus een duurzame manier van verplaatsen. De komende jaren zal de elektrificatie van het wagenpark zich snel ontwikkelen. Mits de elektriciteit ook schoon wordt opgewekt zal in 2050 er sprake zijn van een schoon wagenpark en is autorijden een mindere belasting voor mens en natuur.

Global goals

In 2015 heeft de Verenigde Naties 17 ambitieuze doelen voor duurzame ontwikkeling vastgesteld. Deze Global goals for sustainable development werden

unaniem geadopteerd door alle lidstaten en vormen voor de periode tot 2030 een belangrijke gezamenlijke agenda. De gemeenteraad heeft de Global goals ook omarmd. In dit Mobiliteitsplan zullen we een bijdrage leveren aan de volgende goals:

3. Goede gezondheid en welzijn (meer bewegen o.a. lopen en fietsen, verkeersveiligheid, schone lucht)
8. Eerlijk werk en economische groei (Link tussen stad en platteland versterken, Toerisme en recreatie in de regio stimuleren)
9. Industrie, innovatie en infrastructuur (dorpen bereikbaar houden (doelgroepenvervoer), eigen wagenpark verduurzamen, Infrastructuur voor elektrisch verkeer, schoon openbaar vervoer en fiets; beleid gericht op tegengaan verstopping, Bij planning infrastructuur schade aan natuur en cultuurhistorische elementen beperken/voorkomen)
10. Ongelijkheid verminderen (participatie en zelfredzaamheid van ouderen en mensen met een beperking, Bevorderen sociale cohesie in wijken, Sport, cultuur en kunst breed toegankelijk maken)
11. Duurzame steden en gemeenschappen (verkeersveiligheid en openbaar vervoer, integrale plannen voor duurzame verstedelijking, milieueffect steden, groene en openbare ruimtes, relatie stad en omgeving)



6, 13, Schoon water, Klimaatactie, Leven in het water, Leven op het land
14 en
15.



Figuur 1: Global goals

Strategisch plan verkeersveiligheid (SPV)

Het landelijke strategisch plan verkeersveiligheid streeft naar een proactief beleid en samenwerking met diverse partijen om het aantal verkeersslachtoffers te verlagen tot nul in 2050. Een vooruitstrevende ambitie die alleen maar te behalen is door een brede inzet van beleid. Dit Mobiliteitsplan sluit hierop aan waarbij dit Mobiliteitsplan een onderdeel uitmaakt van de integrale aanpak van onveilige situaties in de gemeente. De gemeente doet dit niet alleen, maar samen met de regionale verkeersveiligheidspartners. In hoofdstuk 3 besteden we ruim aandacht aan de risicogestuurde aanpak van verkeersonveiligheid.

Tour de Force en Nationale toekomstbeeld Fiets

Tour de Force is een krachtige samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstututen en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland. De doelstelling van Tour de Force is ambitieus: 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017. Dit heeft geresulteerd in de Nationale Toekomstbeeld Fiets (NTF). Het NTF brengt landsdekkend de opgave voor fietsinfrastructuur in beeld en is opgebouwd uit de 'optelsom' van (de eerste contouren van) regionale Fietsnetwerkplannen. De ambitie

is de Fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te zetten voor de nationale opgaven op gebied van woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid. Beoogd wordt een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur te realiseren dat een effectief en vanzelfsprekend alternatief vormt naast de netwerken voor wegen en spoor.

Toekomstbeeld OV (openbaar vervoer) 2040

Openbaar vervoer is onmisbaar voor onze maatschappij: voor mensen om te reizen van en naar werk, onderwijs of recreatie. Het toekomstbeeld OV 2040 en de bijbehorende ontwikkelagenda laat zien wat nodig en mogelijk is om in stappen naar 2040 toe te werken. Met name de benodigde extra woningen richting 2030 en 2040 vragen om slimme oplossingen op het gebied van bereikbaarheid. OV kan de ruimte efficiënt en duurzaam invullen.

Het Toekomstbeeld OV schetst een aantrekkelijk en randvoorwaardelijk perspectief voor een bruisend, groen en prettig Nederland. Het OV is een onmisbare schakel om de komende jaren te werken aan de grote woningbouwopgave en om invulling te geven aan het Stedelijk Netwerk Nederland. Daarbij staat ook in 2040 de reiziger centraal.

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

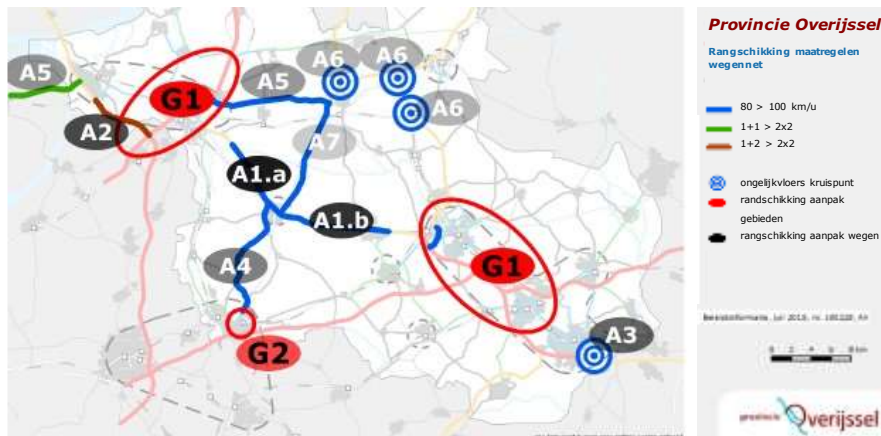
Met de NOVI bieden we een perspectief om deze grote opgaven aan te pakken, om samen ons land mooier en sterker te maken en daarbij voort te bouwen op het bestaande landschap en de (historische) steden. Omgevingskwaliteit is het kernbegrip: dat wil zeggen ruimtelijke kwaliteit én milieukwaliteit. Met inachtneming van maatschappelijke waarden en inhoudelijke normen voor bijvoorbeeld gezondheid, veiligheid en milieu. In dat samenspel van normen, waarden en collectieve ambities, stuurt de NOVI op samenwerking tussen alle betrokken partijen. De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het Rijk. Met steeds een zorgvuldige afweging van belangen werken we



aan onze prioriteiten: ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie, een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel, sterke en gezonde steden en regio's en een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied. De NOVI gaat vergezeld van een Uitvoeringsagenda, waarin staat aangegeven hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. In de Uitvoeringsagenda vindt u onder andere een overzicht van instrumenten en (gebiedsgerichte) programma's op de verschillende beleidsterreinen.

Integrale Netwerkvisie Overijssel (INO)

De INO heeft als doel om de economische bereikbaarheid van Overijssel te versterken. Op strategisch niveau zijn netwerken geschetst die bijdragen aan een economisch gezond Overijssel. In het INO zijn de netwerken van de verschillende modaliteiten samengesmolten tot een integrale netwerkvisie. Op basis van deze INO zijn prioriteiten bepaald waar de provincie samen met de regionale partners aan wil werken.



Figuur 2: Prioriteit rangschikking maatregelen wegennet uit INO

Bereikbaarheidsambitie Regio Twente

Twente heeft ambities om talent aan te trekken en te behouden, de woningbouwopgave en de Euregio als Metropool vorm te geven. Daarbij zijn bereikbaarheid over de weg en per spoor belangrijke randvoorwaarden. In het bijzonder de snelle spoorverbindingen van en naar de Randstad en Zwolle en Duitsland. Uit diverse onderzoeken blijkt dat het beter verbinden van Twente met omliggende economische kernen zoals regio Zwolle, Arnhem/ Nijmegen en Münster belangrijk is.

Een goede bereikbaarheid maakt het makkelijker voor talent om naar Twente te komen en maakt het aantrekkelijk voor bedrijven om zich in Twente te vestigen. In Twente hebben we meerdere topwerklocaties/campusen, die ook gebaat zijn bij deze goede bereikbaarheid.

Er zijn er afspraken gemaakt met het Rijk over aanpak van de N35 en het verbeteren van de veiligheid op de N36. De spoorwensen van Twente zijn opgenomen in het Toekomstbeeld OV 2040. De verbinding Amsterdam-Twente-Berlijn en verder, onderdeel van de zogenoemde North-Sea-Baltic corridor, is een belangrijke vervoersader voor goederen en personen tussen Randstad en Duitsland. Twente is daarbinnen een logistieke hub, centraal in Europa. De verdieping en verbreding van de Twente kanalen die in uitvoering is, zijn hiervoor ook belangrijk.

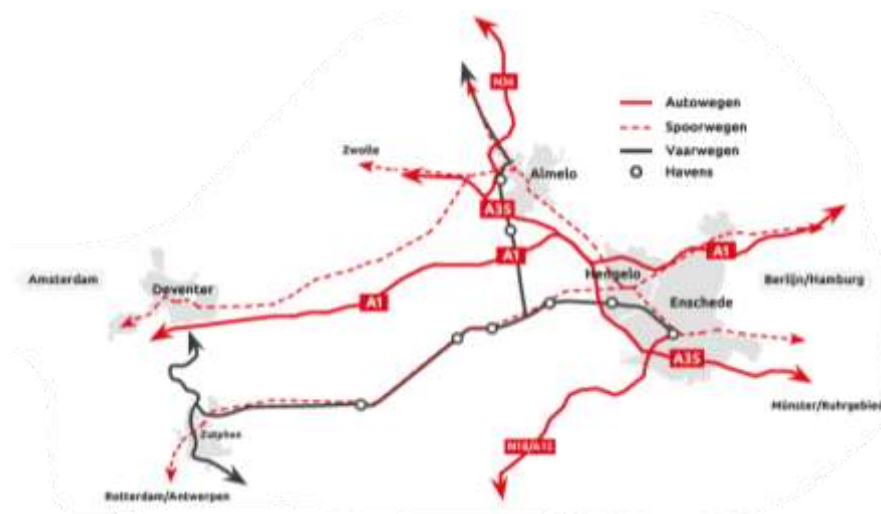
Verbinding Zwolle-Twente-Münster

We zetten in op de volwaardige opwaardering van de spoorlijn Zwolle – Twente – Münster. Eerste stap in deze ambitie is het doortrekken en elektrificeren van het spoor tussen Enschede en Münster/Dortmund (EuregioRail). De grote ambitie ligt in het verdubbelen van de grotendeels enkelspoorsverbinding tussen Zwolle en Wierden, de aanpak van knooppunt Wierden, het aanpassen van stations en deze verbinding geschikt maken voor de nieuwste generatie intercitytreinen (ICNG's).



Mobiliteits- en bereikbaarheidsagenda

Twente kent een bredere 'Twentse mobiliteits- en bereikbaarheidsagenda'. Deze wordt uitgevoerd via de samenwerking tussen de 14 Twentse gemeenten (Twente 2050). Regionaal werken Port of Twente en provincie Overijssel samen aan de logistieke ambities van Twente. Twente Board onderschrijft de ambities vanuit deze samenwerkingsverbanden. We trekken gezamenlijk op in het realiseren van deze ambities, onder andere in de lobby naar Den Haag en Brussel. Twente Board hecht daarnaast belang aan het verbeteren van de interne bereikbaarheid van Twente, met name de bereikbaarheid van topwerklocaties in Twente en stimuleert technische innovaties op het gebied van het digitaliseren en verduurzamen van mobiliteit en logistiek.



Figuur 3: Mobiliteits- en bereikbaarheidsagenda Twente

2.2. Lokale beleidskaders

Lokale woonagenda 2022-2026

In totaal worden er tot 2030 zo'n 860 woningen gerealiseerd. Dit is voornamelijk organische groei, maar heeft wel effecten. De bereikbaarheid van dorpscentra is een aandachtspunt. Aandachtspunt is het openbaar vervoer.

Inbreiding

Er wordt veel uitgaan van inbreiding (bijvoorbeeld herontwikkeling Anjelierstraat/Tulpenstraat). Maar dit brengt ook weer andere vraagstukken mee. Hoe met parkeren?

Centrumvisies

Wierden

Belangrijkste knelpunt in en rond het centrum van Wierden is de toegankelijkheid voor auto's in combinatie met fietsers en voetgangers. Daarnaast wordt het parkeren ook als knelpunt ervaren. Met het idee voor het ontmoetingsplein staat mogelijk de verkeersstructuur ter discussie.

Enter

Er zijn verschillende knelpunten die aangepakt moeten worden. Dit betreft vooral parkeren voor fietsers en auto's. Maar ook de leefbaarheid in het centrum is een aandachtspunt; de snelheidsoverlast en het doorgaande (vracht)verkeer is een groot punt van zorg.

Beleidsplan Wegen

In het algemeen geldt dat de kwaliteit van de wegen goed is. Op verschillende plekken zijn wel aanpassingen nodig zijn voor de wegen. Hierbij moet vooral aandacht worden bestaan aan klimaatadaptatie. Belangrijk is om met mobiliteitsvraagstukken zo veel mogelijk aan te sluiten en te combineren met wegonderhoud.



Coalitieprogramma 'Ruimte voor iedereen'

De coalitie wil vooral de inwoners en lokale ondernemers mogelijkheden geven om met goede ideeën te komen. Voor mobiliteit wil het college aan de slag met het uitvoeren van het mobiliteitsplan. Daarnaast dient het plan geëvalueerd te worden. Daar is het voorliggende geactualiseerde mobiliteitsplan een uitvloeisel van.

2.3. Vertaling naar Mobiliteitsplan

Eerdergenoemde beleidskaders, ambities en doelstellingen van Rijk, provincie en onszelf vormen de kaders van dit Mobiliteitsplan. Dit Mobiliteitsplan focust zich op zowel de thema's verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. In die zin is het Mobiliteitsplan een nadrukkelijke uitwerking van de omgevingsvisie. De uitwerking zal zich wat meer richten op de projecten op de thema's verkeersveiligheid en leefbaarheid.



3. Trends en ontwikkelingen

3.1. Trends

Op het gebied van mobiliteit zien we vijf landelijke trends en ontwikkelingen op ons afkomen. Twee daarvan zijn belangrijk voor dit mobiliteitsplan, namelijk: elektrische en nieuwe mobiliteit.

Automatisch

Voertuigen krijgen steeds meer hulpmiddelen om de rijtaken te ondersteunen of (gedeeltelijk) over te nemen. Er worden eerst proeven gedaan met zelfrijdende voertuigen. De verwachting is dat binnen de periode van dit mobiliteitsplan (tot 2030) automatische voertuigen geen effect hebben. Daarom houden in dit mobiliteitsplan daar geen rekening mee.



Verbonden

Door de digitalisering van de samenleving is het makkelijker om voertuigen met elkaar te laten communiceren. Op deze wijze weten we altijd en overal waar verkeersdeelnemers zijn en kan hier rekening mee worden gehouden. Een voorbeeld daarvan zijn iVRI's. Dit zijn verkeerslichten met extra antenne, waardoor ze kunnen communiceren met bussen of fietsers. Op die manier krijgt de richting van de bus



groen en kan de bus direct doorrijden. Of fietsers die extra groen krijgen als het regent. De effecten van deze mobiliteitstrend worden op regionaal niveau opgepakt. Dat schaalniveau past beter bij het verkennen van deze ontwikkeling dan dit mobiliteitsplan.

Gedeeld

De tweede auto wordt een elektrische deelauto, die met de burens in de straat wordt gedeeld. Met behulp van mobiele telefoons is het op een makkelijke wijze te regelen. Het biedt extra ruimte als er minder parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Binnen de gemeente Wierden verwachten we niet dat het aantal deelauto's en het gebruik ervan hard toeneemt binnen de periode van dit mobiliteitsplan (tot 2030). De auto-afhankelijkheid in de gemeente is hoog gezien de verspreide ligging van de kernen en het huidige autobezit. Maar er liggen wel kansen op enkele locaties.



Elektrisch

Gemeenten zijn bezig met het verschonen van het wagenpark. Dit ook vanuit duurzaamheid en het Klimaatakkoord. Daarnaast worden elektrische auto's meer beschikbaar en betaalbaar voor





huishoudens. Wierden moet een keus maken wat de gemeentelijke rol is om de daarvoor benodigde laadvoorzieningen te realiseren.

Nieuw

Er worden nieuwe voertuigen ontwikkeld, denk aan de speedpedelec of een elektrische step. Hierbij is het zoeken naar de juiste plek op straat. Horen ze op de stoep, het fietspad of op de rijbaan? En waar worden ze geparkeerd? De elektrische fiets wordt steeds populairder. Het bereik wordt groter en steeds meer mensen gebruiken de elektrische fiets voor langere afstanden. Omdat hierdoor het realiseren van bredere fietspaden en voldoende en veilige fietsenstallingen belangrijker wordt, is dit relevant voor dit mobiliteitsplan.



3.2. Ontwikkelingen

Om een goede visie voor de toekomst op te stellen is zicht op de verschillende ontwikkelingen nodig; welke infrastructurele ontwikkelingen gaan, met zekerheid, plaatsvinden en welke ruimtelijke ontwikkelingen hebben we voor ogen. Deze zijn uitgangspunt voor dit Mobiliteitsplan

Infrastructurele ontwikkelingen

N35 (Verbreiding Nijverdalen - Wierden)

De N35 verbindt 2 belangrijke economische regio's in Overijssel. Dagelijks rijden er zo'n 20.000 auto's op deze weg tussen Nijverdalen en Wierden.

De drukte neemt toe en hierdoor ontstaan files en onveilige situaties. Verbreiding van het traject is noodzakelijk om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. De weg wordt verlegd en ingericht als 2x2 autoweg met een maximumsnelheid van 100 km/uur.



Figuur 4: Visualisatie N35 Nijverdalen - Wierden (aansluiting Wierden-West)

N36 (Verbetering verkeersveiligheid)

De N36 gaat flink op de schop. Er is 115 miljoen euro beschikbaar om de weg tussen Almelo en Ommen aan te pakken. Het is de bedoeling dat het aanbrengen van rijbaanscheiding meer veiligheid met zich meebrengt. Eerdere onderzoeken wijzen echter uit dat het beschikbaar gestelde bedrag onvoldoende is om het hele traject van rijbaanscheiding te voorzien. Op dit moment wordt uitgezocht welke wegdelen prioritair zijn en waar mogelijk meekoppelkansen liggen om naast het verbeteren van de verkeersveiligheid te werken aan een betere bereikbaarheid van de regio in noordelijke richting.

Fietssnelweg F35 (doortrekken vanaf de Kruissteenweg tot gemeentegrens Hellenendoorn)

Er wordt een onderdoorgang gerealiseerd onder het spoor Wierden - Rijssen en parallel aan de nieuwe N35 wordt via de aansluiting Wierden-West de verbinding gelegd naar Nijverdalen. Vanaf de aansluiting Wierden-West komt de F35 te liggen op het straks 'oude' tracé van de N35. Ter hoogte van de Westerveen wordt het tracé verlegd naar de noordzijde van het spoor via het Bolderpad.



Herinrichting Bornerbroekseweg (Enter)

Naar aanleiding van de realisatie van een integraal kindcentrum op de hoek Bornerbroekseweg – Sportlaan, worden verschillende verkeersmaatregelen getroffen op de Bornerbroekseweg. Het deel tussen de bebouwde komgrens en de Reggestraat (inclusief kruispunt met de Reggestraat) worden heringericht.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Enter

Op dit moment wordt er volop gebouwd in de tweede fase van het plan De Berghorst. Voor de komende jaren is een verdere ontwikkeling van de Berghorst voorzien aan de noordzijde. Hier worden nog ongeveer 70-90 woningen voorzien. Vanuit het locatieonderzoek bedrijventerrein is de Rondweg aangewezen als uitbreidingslocatie. Deze locatie verder onderzoek moet uitwijzen welke

De Rondweg is aangewezen als locatie voor de uitbreiding van de bedrijventerreinen. Er is nog geen programma of invulling bekend. Dit wordt in de komende jaren ontwikkeld.

Wierden

In de noordzijde van Wierden wordt de verdere ontwikkeling van de woonwijk Zenderink vormgegeven. In fase 2 gaat het om een uitbreiding van 36 woningen. De derde fase (tussen de N751 Hexelseweg en Westkluinveenweg) is op dit moment in onderzoek. Eerste inschattingen zijn dat hier 30-50 woningen worden geprojecteerd.

In het oostelijke deel van de wijk Zuidbroek is op dit moment een uitbreiding van ongeveer 360 woningen voorzien. In de verdere toekomst lijkt dit ook de locatie waar verdere uitbreiding van woningbouw mogelijk is. Hierover staat echter nog niets vast.

In en rond het centrum van Wierden spelen ook verschillende ontwikkelingen. In de centrumvisie zijn ook verschillende doelen geformuleerd. Eén daarvan is het creëren van een ontmoetingsplein. In welke vorm is echter nog niet bekend. Mogelijk heeft dit effecten op verkeer en bereikbaarheid. Als deze plannen concreter worden, zal dit uiteraard verder worden onderzocht.

De Weuste Noord is aangewezen als locatie voor de uitbreiding van de bedrijventerreinen. Er is nog geen programma of invulling bekend. Dit wordt in de komende jaren ontwikkeld.

Hoge Hexel

In Hoge Hexel wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor uitbreiding van woningen. Het zal hier naar verwachting gaan om ongeveer 20 tot 25 woningen.



4. Doelen en ambities

4.1. Inleiding

Waar willen we heen met ons verkeer? Op welke manier willen we onze wegen vormgeven? Hoe gaan we om met nieuwe ontwikkelingen? Dit zijn vragen die we in ons mobiliteitsplan beantwoord willen hebben. Daarom hebben we een aantal kerndoelen gesteld. Deze kerndoelen bieden de basis voor de verdere uitwerking van de visie. Daarnaast beschrijven we in hoofdlijnen onze blik op nieuwe ontwikkelgebieden.

4.2. Verkeersveiligheid

Verkeersveilig kan worden gezien als kerndoel, maar verkeersveiligheid is geen keuze, verkeersveiligheid is namelijk altijd van belang. Het is een basisuitgangspunt bij alle verkeersprojecten, maar ook in de dagelijkse werkzaamheden. Wij zien verkeersveiligheid als randvoorwaarde voor alle ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer.



Wierden is in
**2030 veilig,
bereikbaar en
leefbaar**



4.3. Hoofddoelen

Onze visie op verkeer hebben wij kort omschreven in drie kerndoelen. Deze kerndoelen helpen ons om de hoofdlijnen van ons verkeersbeleid vorm te geven.

Creëren van
een gezonde
(verkeers)-
veilige
leefomgeving

Wat is het?

Een gezonde en verkeersveilige leefomgeving is randvoorwaardelijk voor een prettige woon- en leefomgeving. Veilig en gezond van A naar B verplaatsen biedt een goede basis voor mobiliteitsbeleid.

Daarbij is de aanpak van gevaarlijk punten belangrijk. Dit geldt zowel voor de locaties waar daadwerkelijk ongevallen gebeuren en voor locaties die gevaarlijk worden gevonden. Hierbij wordt vooral ook gekeken naar het voorkomen van risico's. De inzet op gedragsbeïnvloeding is daarbij ook van belang.

Verbeteren van
regionale en
lokale
bereikbaar-
heid

Wat is het?

Om prettig te kunnen wonen, werken en recreëren is een verkeersveilige en bereikbare leefomgeving belangrijk. Bereikbaarheid moet ook regionaal worden aangepakt. Samenwerking is daarbij erg belangrijk. Verder moet vooral worden ingestoken op het in balans brengen van vormgeving, functie en gebruik in balans zijn. De visie op de functie van wegen is daarbij erg belangrijk evenals de inrichtingskenmerken daarvan. Belangrijk onderdeel zijn ook de uitgangspunten voor parkeren en bereikbaarheid van voorzieningen.

Iedereen
bereikbaar

Wat is het?

Met "iedereen bereikbaar" moet vooral worden ingestoken op een bredere bereikbaarheid. We willen graag dat het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk is en bereikbaar is. We willen daarbij ook kijken naar nieuwe vervoersvoorzieningen als opvulling tussen eigen mobiliteitsvoorzieningen en het openbaar vervoer. Daarnaast is het belangrijk dat de ingerichte openbare ruimte ook voor iedereen toegankelijk is.



4.4. Doelen per modaliteit

Onze visie op verkeer hebben wij kort omschreven in drie kerndoelen. Deze kerndoelen bieden de basis voor alle ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer. Vervolgens hebben we deze kerndoelen integraal uitgewerkt in verschillende subdoelen per modaliteit.



- De fiets is binnen de bebouwde kom het snelste vervoermiddel.
- Op de drukke kruispunten zijn er veilige oversteken voor fietsers aanwezig.
- De fietsverbindingen tussen onze kernen en de verbindingen naar de regiokernen zijn veilig en comfortabel, goed onderhouden en voldoende breed waarbij wij rekening houden met landbouwverkeer.
- Daar waar veel landbouwverkeer aanwezig is, worden fietsers zo goed mogelijk 'beschermd'.



- Op de drukke kruispunten zijn er veilige oversteken voor voetgangers aanwezig.
- Binnen woonwijken zijn voldoende mogelijkheden en toegankelijke voorzieningen voor voetgangers voor verplaatsingen over korte afstand.
- Voetpaden zijn veilig, goed onderhouden, van goede kwaliteit en voldoende breed.



- Het verkeer wordt via de hoofdwegen afgewikkeld. Vanaf hun bestemming worden bestuurders zo snel mogelijk naar de hoofdwegenstructuur geleid.
- De doorstroming op de hoofdwegen is goed. Daar waar knelpunten zijn worden deze opgelost.
- Doorgaande routes door kernen worden beperkt. Ze zijn mogelijk, zij het met beperkte snelheid.
- Onze wegen richten we eenduidig in.
- Wegen en bermen worden goed onderhouden.



- Er is een goed en veilig netwerk voor landbouwverkeer beschikbaar
- Daar waar ook veel fietsers gebruik maken van 'hoofd' landbouwroutes worden veiligheidsmaatregelen genomen. Indien mogelijk kijken we naar alternatieve routes.



- We werken aan nieuwe initiatieven om het openbaar vervoer in de haart van het systeem te verbeteren. Dat wil zeggen dat we zoeken naar aanvullende mogelijkheden voor 'publieke mobiliteit'.
- De openbaar vervoer voorzieningen zijn kwalitatief hoogwaardig.



- Onze bedrijventerreinen zijn veilig bereikbaar.
- Onze bedrijventerreinen zijn zo ingericht dat 'the last mile' ook lopend of fietsend op een veilige manier kan
- We zorgen voor goede wandelvoorzieningen op bedrijventerreinen, zodat er in de pauze veilig kan worden bewogen.



- Er zijn in de centra voldoende parkeervoorzieningen en voor elektrische auto's laadpalen beschikbaar
- In de woonwijken zorgen we voor voldoende parkeergelegenheid. Hierbij spelen we wel in op een duurzame toekomst



4.5. Duurzaam Veilig

De basis voor de inrichting van ons wegennet is Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig richt zich op het voorkomen van ongevallen en waar dit niet mogelijk is, op het beperken van letsel. Duurzaam Veilig richt zich op diverse terreinen, zoals infrastructuur, voertuigen, verkeersregels, handhaving, educatie en voorlichting. Al deze elementen als onderdeel van het verkeer hebben invloed op elkaar. Een duurzaam veilige inrichting helpt ons om onze kerndoelen te ondersteunen bij de inrichting van ons wegennet.



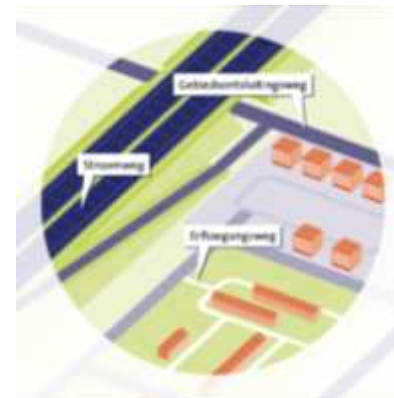
Duurzaam Veilig is bijvoorbeeld het invoeren van de 30-km-zones in de woonwijken. Verkeersmaatregelen die we uitvoeren, worden uitgevoerd volgens het Duurzaam Veilig principe.

Een duurzaam veilig verkeersnetwerk kenmerkt zich door een afgestemde structuur en weginrichting op basis van 3 hoofdprincipes:

- Functionaliteit van wegen: Wegvakken en kruispunten hebben idealiter maar één verkeersfunctie voor alle vervoerswijzen (monofunctionaliteit): stromen of uitwisselen. Het wegennet heeft idealiter een hiërarchische en doelmatige opbouw van deze functies.
- (Bio)mechanica: Afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van de verkeersdeelnemer
- Psychologica: Afstemming van verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers

Functionaliteit van wegen

Wegvakken en kruispunten hebben idealiter maar één verkeersfunctie voor alle vervoerswijzen (monofunctionaliteit): stromen of uitwisselen. Het wegennet heeft idealiter een hiërarchische en doelmatige opbouw van deze functies. Menging van functies gaat vaak niet veilig samen



- Stroomwegen**
Stromen op wegvakken en over kruispunten.
- Gebiedsontsluitingswegen**
Stromen op wegvakken en uitwisselen op kruispunten.
- Erftoegangswegen**
Uitwisselen op wegvakken en kruispunten.

Figuur 5: Functionaliteit van wegen



De functie van de weg is dan ook de basis voor een veilige inrichting en gebruik van wegen. Volgens het ontwerpprincipie functionaliteit is het wegennet idealiter een hiërarchische en doelmatige opbouw van de verkeersfuncties, bestaande uit drie typen wegen. Dit willen we in onze nieuwe wegencategorisering meer naar voren laten komen.

(Bio)mechanica

Verkeersstromen en vervoerswijzen zijn idealiter op elkaar afgestemd in snelheid, richting, massa, afmetingen en mate van bescherming. Dit wordt ondersteund door de inrichting van de weg en de wegomgeving, het voertuig en zo nodig aanvullende beschermingsmiddelen.

Essentiële herkenbaarheid

De herkenbaarheid van wegen is een belangrijk onderdeel binnen de (bio)mechanica van een duurzaam veilige inrichting van het wegennet. Het is belangrijk dat wegen een goede inrichting hebben zodat de weggebruiker vanuit de inrichting van de weg kan 'aflezen' welk gedrag er van hem/haar wordt verlangd.

In ons wegennet kennen we veel wegen die niet onder één categorie vallen. Veel wegen hebben een ontsluitende of verbindende functie. Maar vaak maken deze wegen ook onderdeel uit van een woonwijk. En hebben dus ook een verblijfsfunctie. Deze wegen zien er vaak ook allemaal verschillend uit. We willen deze wegen graag meer eenduidig inrichten. Op het onderdeel weginrichting gaan we verder in, in hoofdstuk 6 (Wegencategorisering).

Zijn er maatregelen nodig vanuit de inrichting of verkeersstructuur?

Op welke locaties komt de inrichting niet overeen met de functie van de weg?

Hierbij rekening houdend met het gebruik van de wegen

Psychologica

De inrichting van het verkeerssysteem is goed afgestemd op de gangbare competenties en verwachtingen van vooral oudere verkeersdeelnemers. Dit betekent dat ook voor hen de informatie vanuit het verkeerssysteem waarneembaar, begrijpelijk ('self-explaining'), geloofwaardig, relevant en uitvoerbaar is.

We moeten dus voldoende aandacht hebben voor de begrijpelijkheid en de taakbekwaamheid van alle verkeersdeelnemers.

4.6. STOMP

STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, Mobiliteitsdiensten en Privéauto. Bij het STOMP-ontwerpprincipie staat de auto niet langer centraal bij de inrichting van de ruimte, maar gaan we eerst uit van de voetganger (Stappen) en vervolgens de fietser (Trappen), OV en Mobiliteitsdiensten. Als laatste wordt de privéauto meegenomen.



STOMP is ingegeven door duurzame mobiliteit. STOMP gaat onder andere over:

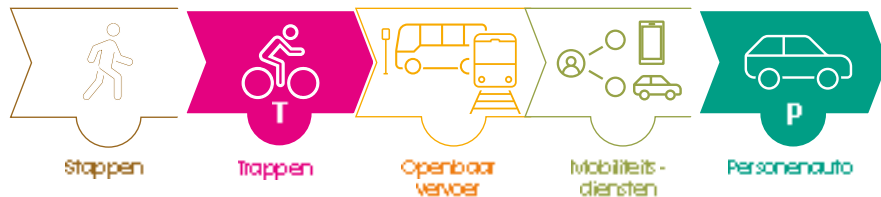
- Korte verplaatsingsafstanden door nabijheid van veelgebruikte voorzieningen en werk.
- Inclusieve, toegankelijke en betaalbare verplaatsingsmogelijkheden door keuzevrijheid in modaliteiten.
- Gezonde verplaatsingen door actief vervoer (lopen en fietsen).
- Schone verplaatsingen door lopen, fietsen en elektrisch (deel)vervoer (inclusief logistiek).



- Verkeersefficiënte verplaatsingen door collectieve opties zoals openbaar vervoer en deelvervoer.
- Ruimte-efficiënte verplaatsingen door vervoerwijzen die hoogfrequent gebruikt worden en/of weinig (openbare) ruimte innemen.
- Tijdsefficiënte verplaatsingen door reisbewegingen over de dag te spreiden.

STOMP vormt de basis voor de ruimtelijke inpassing van mobiliteit en sluit aan bij de kerndoelen die we hebben gesteld. Korte verplaatsingen doen we lopen of op de fiets. In onze gemeente hebben we echter ook te maken met een groot buitengebied, waar afstanden tot functies en voorzieningen wat langer zijn. Ook hier is het STOMP-principe goed toe te passen; zij het voorzieningen als openbaar vervoer en mobiliteitsdiensten in mindere mate uitkomst zullen bieden in de verplaatsingskeuze. Voor de rurale gebieden in onze gemeenten zal het plaatje er meer als volgt uit zien.

24



Daarbij opgemerkt dat de veilige en comfortabele inrichting voor de kwetsbare verkeersdeelnemers voorop staat.

4.7. Smart mobility

Smart Mobility wordt ook steeds belangrijker. Door het uitwisselen van actuele (verkeerskundige) informatie is het mogelijk om invloed uit te oefenen op routekeuzes en bijvoorbeeld locaties van parkeren. Door wederzijdse informatie actueel uit te wisselen kunnen bijvoorbeeld verkeerslichten op de grotere wegen

inspelen op een bijzondere toeloop van verkeer bij bijvoorbeeld de evenementen. Een koppeling met de beschikbare parkeergelegenheden kan zorgen voor meer sturing in het centrum.

Smart Mobility wordt in de toekomst onderdeel van het totale vervoersaanbod. Er zullen nieuwe vervoersconcepten ontwikkeld worden en meer aan deelmobiliteit beschikbaar komen. Al deze (nieuwe) vormen van vervoer zullen beschikbaar komen in apps en andere hulpmiddelen.



5. Voetganger



5.1. De rol van voetgangers

Voetgangers en gebruikers van rolwagens (zoals rollators, kinderwagens, winkelwagens en rolstoelen) vormen een belangrijke schakel in de verplaatsingsbehoefte. Vrijwel iedereen is voetganger of gebruiker van rolwagens voor het geheel of een gedeelte van een verplaatsing. Gehandicapten, zoals rolstoelgebruikers, mensen met een visuele beperking, mensen met een rollator en ouders met een kinderwagen hebben behoefte aan voldoende ruimte op de trottoirs en duidelijk herkenbare looproutes, vrij van oneffenheden. Een aaneengesloten netwerk, waarbij trottoirs en oversteeken veilig zijn vormgegeven, is gewenst. De looproutes zijn de verbindingen tussen scholen, dorpscentra, multifunctionele centra en overige publiek aantrekkende functies.

5.2. Bereikbaarheid voorzieningen

Voor voetgangers en gebruikers van rolwagens is het belangrijk dat er goede voorzieningen zijn. De richtlijnen hiervoor zijn:

- Op locaties waar looproutes, erftoegangswegen en gebiedsontsluitingsweg elkaar kruisen, zijn goede en duidelijke oversteekvoorzieningen noodzakelijk.

- Bij de voetgangersvoorzieningen in verblijfsgebieden kan volstaan worden met minimale voorzieningen zoals een trottoir.
- Op looproutes dient een duidelijk herkenbare ruimte voor de voetgangers aanwezig te zijn.
- Looproutes dienen binnen de bebouwde kom verhard, voldoende breed en obstakelvrij te zijn.

Het is wenselijk om de voetganger zoveel mogelijk te faciliteren. In beginsel moet worden gesteld dat langs elke weg een voetgangersvoorziening moet liggen. Afhankelijk van de situatie, het gebruik, omgevingskenmerken moet worden afgewogen of een voorziening enkelzijdig of aan weerszijden van de weg moet worden toegepast.

5.3. Oversteekplaatsen

Op een aantal plekken in het wegennet verdient de veilige oversteekbaarheid voor voetgangers bijzondere aandacht. Het aanbrengen van een voetgangersoversteekplaats (zebrapad) kan dit verbeteren. In veel gevallen leidt een zebra-pad echter tot schijnveiligheid, vooral daar waar bestuurders overstekende voetgangers niet verwachten. Aanvullende fysieke en attentie verhogende maatregelen zijn dan nodig om de oversteekbaarheid en zichtbaarheid te



verbeteren. Het aanbrengen van een middengeleider of extra verlichting zijn daar voorbeelden van.

Voor het toepassen van oversteekplaatsen gelden de volgende uitgangspunten:

- Hierbij moet duidelijk zijn dat er op plaatsen geconcentreerd wordt overgestoken.
- Er is sprake van een veelgebruikte voetgangersroute (bijvoorbeeld bij scholen of voorzieningen).
- Op gebiedsontsluitingswegen is de werkelijk gereden snelheid van het grootste deel van het autoverkeer niet hoger dan 50km/u (V85). Waar nodig wordt de oversteekplaats met extra attentieverhogende maatregelen ondersteund.

26

In veel gevallen is de voetgangersstroom vaak beperkter. Op deze locaties kan worden gekeken of de oversteek in twee fasen kan worden gerealiseerd door het aanleggen van een middengeleider. Dit zorgt ervoor dat voetgangers op drukkeren wegen toch veilig kunnen oversteken. Daar waar het nodig is kan een dergelijke oversteek worden aangevuld met bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen.

Uitritconstructies en kruispuntplateaus moeten zodanig worden vormgegeven dat er voor de voetganger ook ruimte ontstaat om zonder hoogteverschillen (a-niveau) over te steken. Aandachtspunt hierbij is wel de geleiding van het verkeer. Door grotere oppervlakten a-niveau vorm te geven ontstaat er ook meer ruimte om te 'rijden'. Met bijvoorbeeld groenvoorzieningen (of paaltjes) kan het verkeer op het kruispunt worden begeleid.

De hierboven genoemde richtlijnen moeten ervoor zorgen dat een kwalitatief goed netwerk van voetpaden en trottoirs ontstaat en wordt verbeterd.

5.4. Toegankelijkheid

Naast een goed netwerk van voetgangersvoorzieningen is de kwaliteit van deze voorzieningen ook erg belangrijk. Iedereen moet goed gebruik kunnen maken van de infrastructuur. Het is belangrijk dat bijvoorbeeld ouderen, mensen met fysieke of visuele beperkingen, mensen met verstandelijke beperkingen geen hinder ondervinden in het gebruik van de openbare ruimte. Belangrijk is om bij herinrichtingen goed aandacht te hebben voor de toegankelijkheid. Denk hierbij aan goede op-/afritten van trottoir, voldoende obstakelvrije ruimte, vlakheid van voorzieningen. Maar ook bijvoorbeeld gids-/geleidelijnen.





6. Fiets



6.1. Visie

We hebben de fiets als belangrijkste vervoerswijze voor bewegingen binnen de bebouwde kom 'bestempeld'. Dat betekent dat we ook ruimte moeten geven aan fietsers. Hier hebben we de afgelopen jaren al wel verschillende maatregelen in genomen. Maar we zien dat de inrichtingseisen de afgelopen ook zijn veranderd. Fietsvoorzieningen worden breder en comfortabeler. Dit zien we vooral ook bij de nieuwe inrichtingskenmerken voor gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 30 km/uur.

De fiets als belangrijkste voertuig binnen de bebouwde kom is echter nog lang niet gemeengoed in onze gemeente. Bij het maken van stedenbouwkundige plannen en reconstructies van wegen moet meer vanuit de fiets gedacht worden. Het parkeerbeleid (dat onder andere in hoofdstuk 10 wordt besproken) is daarvoor een belangrijk onderdeel. Bij woningen, werklocaties maar zeker publiek aantrekkende functies (zoals onderwijs, winkels, sportvoorzieningen) moeten hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen dicht bij de ingang gerealiseerd worden. Het moet meer moeite kosten om de auto te pakken dan de fiets!

We hebben echter ook een groot buitengebied, waar grotere afstanden niet ondenkbaar zijn. Toch is ook hier de fiets een belangrijk vervoersmiddel. Belangrijke fietsverbindingen moeten goed en veilig zijn ingericht.

Alleen wanneer er goed integraal fietsbeleid wordt gevoerd dan zal het fietsgebruik toe gaan nemen. Naast het realiseren van de fietsinfrastructuur en parkeerbeleid is het van groot belang om aan gedragsbeïnvloeding te doen. Fietsen is hartstikke gezond. Een fietsende werknemer is minder vaak ziek, heeft een betere conditie en daardoor productiever dan een collega die met de auto komt. Fietsen zorgt voor minder overgewicht en maakt het hoofd leeg. Er zijn verschillende onderzoeken die aantonen dat consumenten op de fiets meer besteden dan consumenten die met de auto komen. Ook voor boodschappen doen geldt dit omdat consumenten dan eerder een kleinere hoeveelheid halen, maar vaker boodschappen doen.

F35 – Fietssnelweg

De F35 is een snelle, veilige en non-stop fietsverbinding van 62 kilometer, die loopt van Nijverdal naar de Duitse grens met zijtakken van Almelo naar Vriezenveen en van Enschede naar Oldenzaal. Deze fietssnelweg loopt grofweg parallel aan de snelweg A35. In Wierden loopt deze ten noorden van de wijk Zuidbroek en schampt daarmee de zuidzijde van de kern. Er zijn goede



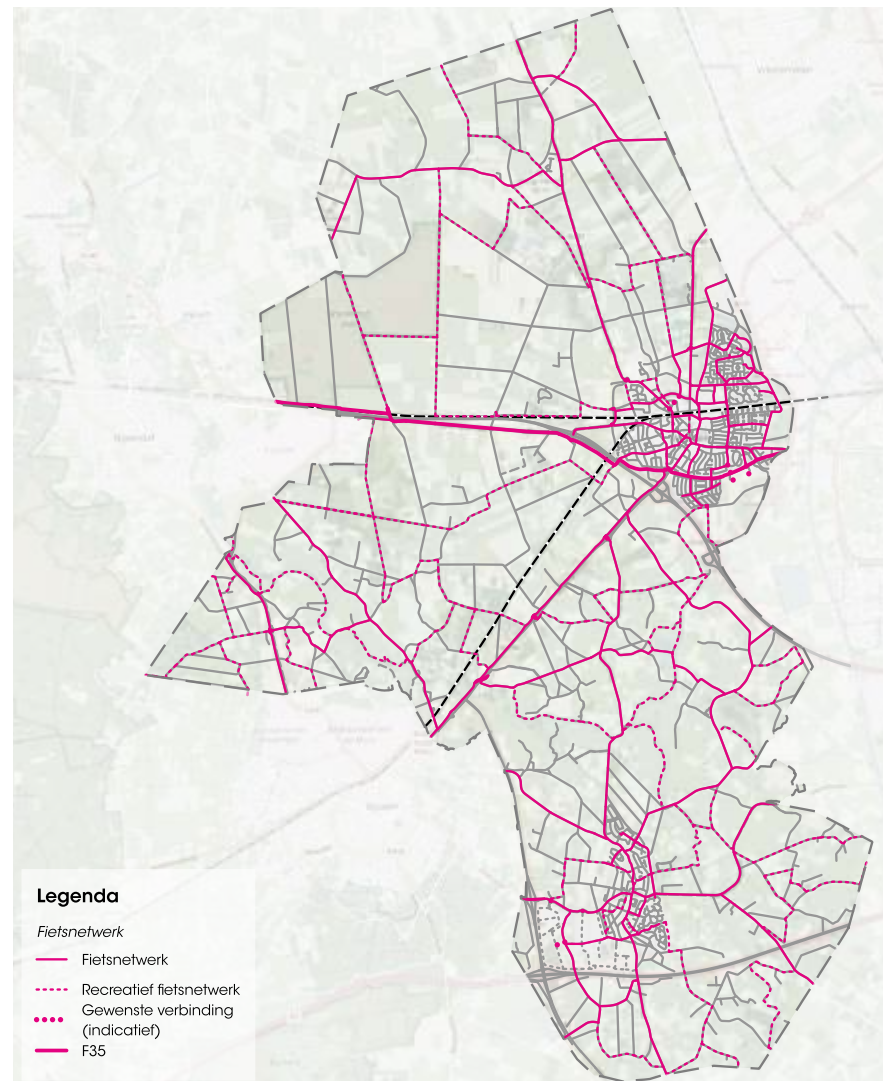
aantakkingen de kern in. Het gedeelte ten westen van de Kruissteenweg tot aan Nijverdal is nog niet aangelegd. De plannen liggen er al wel; er wordt een onderdoorgang gerealiseerd onder het spoor Wierden – Rijssen en parallel aan de nieuwe N35 wordt via de aansluiting Wierden-West de verbinding gelegd naar Nijverdal. Vanaf de aansluiting Wierden-West komt de F35 te liggen op het straks 'oude' tracé van de N35. Ter hoogte van de Westerveen wordt het tracé verlegd naar de noordzijde van het spoor via het Bolderpad. De aanleg van dit tracé valt dus samen met de verbreding van de N35 tussen Nijverdal en Wierden.

6.2. Netwerk

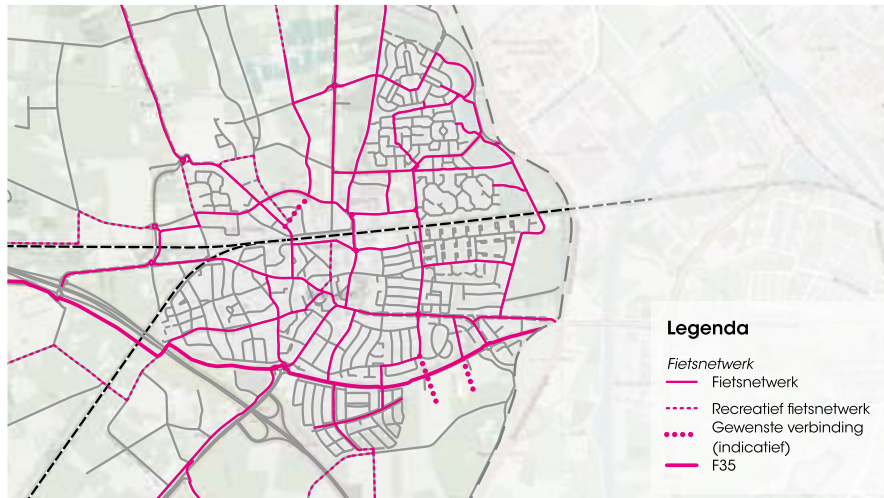
Een kwalitatief goed fietsnetwerk vergt verschillende maatregelen. De belangrijkste verbindingen zijn de verbindingen tussen onze kernen en vooral ook de kernen met een regionale functie om ons heen. Goede fietsvoorzieningen tussen de kernen zijn daarom erg belangrijk. In de volgende afbeelding is het gewenste fietsnetwerk weergegeven.

Hierin is ook het recreatieve fietsnetwerk opgenomen. De recreatieve route vallen gedeeltelijk samen met het hoofdnetwerk.

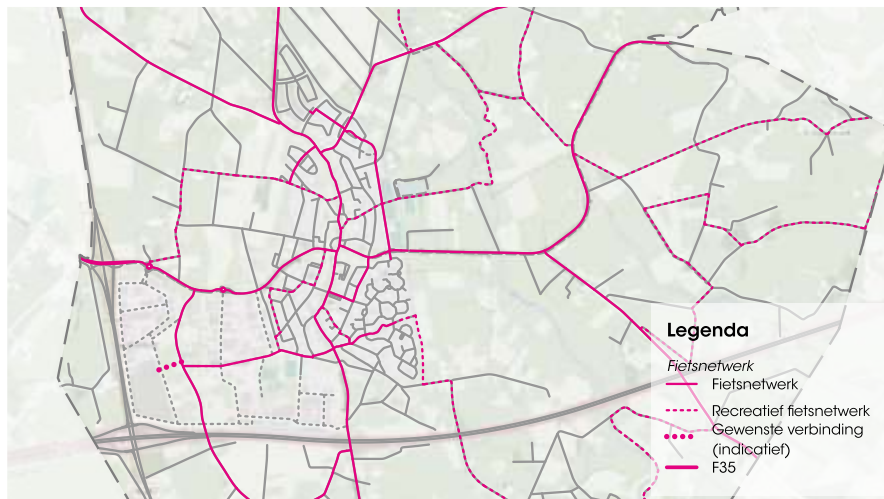
In de ontwikkeling van ons fietsnetwerk zien we ook kansen voor nieuwe verbindingen. We zien dat bijvoorbeeld een 'makkelijke' fietsverbinding tussen de Hexelseweg en de Ambachtsweg/2^e Lageveldseweg ontbreekt. Bij mogelijke toekomstige ontwikkelingen moet hier aandacht aan worden besteed.



Figuur 6: Fietsnetwerk



Figuur 7: Fietsnetwerk – Wierden



Figuur 8: Fietsnetwerk - Enter

6.3. Inrichting

Een goed en veilig fietsnetwerk valt of staat met de inrichting daarvan. Mede gezien de diversiteit aan fietsen (qua snelheid en afmetingen) is het belangrijk dat fietsers de ruimte krijgen. Hiervoor zijn 4 basisprincipes te benoemen:

- **Fietspaden:** Solitaire, vrijliggende en aanliggende fietspaden/ in twee richtingen bereden of in eenrichting bereden.
- **Fietsstraten:** Wegen waarbij de fietsers prioriteit krijgen boven de auto; auto/landbouwvoertuig is te gast.
- **Fietsstroken:** Door rode stroken en markering hebben fietsers een eigen gedeelte op de rijbaan. Nieuwe fietsstroken zijn minimaal 1,7 breed waardoor de fietser een meer prominente plek krijgt ten opzichte van de auto
- **Fietsuggestiestroken:** Een in afwijkende kleur vormgegeven strook (niet rood) en zonder markering. Hiermee wordt in de weginrichting fietsers meer plaats geboden, maar door de inrichting blijft het verblijfskarakter van de weg gehandhaafd.

Het is belangrijk dat zorgvuldig wordt omgegaan met het toepassen van fietsvoorzieningen. Dit is afhankelijk van de functie van de weg. Het is belangrijk om zoveel mogelijk massa- en snelheidsverschillen te voorkomen. Daarom is in de volgende tabel een overzicht weergegeven welk type fietsvoorzieningen waar toepasbaar is.

Voor gebiedsontsluitingswegen betekent dit dat vrijliggende fietspaden wenselijk zijn. Er zijn ook gebiedsontsluitingswegen waar straks een maximumsnelheid van 30 km/uur gaat gelden – de gebiedsontsluitingswegen 30 (GOW30). In de huidige situatie zijn er op enkele van deze wegen vrijliggende fietspaden



aanwezig. We willen verder onderzoeken of op we deze wegen fietsstroken met goede snelheidsremmende maatregelen kunnen realiseren.

Tabel 1: Welke fietsvoorzieningen is toepasbaar op welk type weg?

	Snelheid	Fietspaden	Fietsstraten	Fietsstroken	Fiets-suggestiestroken
Buiten de bebouwde kom					
Gebiedsontsluitingswegen 1	80 km/uur	●	-	-	-
Gebiedsontsluitingswegen 2	80 km/uur	●	-	-	-
Erftoegangswegen 1	60 km/uur	●	-	-	-
Erftoegangswegen 2	60 km/uur	-	●	●	-
Erftoegangswegen 3	60 km/uur	-	●	-	●
Binnen de bebouwde kom					
Gebiedsontsluitingswegen	50 km/uur	●	-	-	-
Gebiedsontsluitingswegen	30 km/uur	-	-	●	-
Erftoegangswegen 1	30 km/uur	-	●	●	●
Erftoegangswegen 2	30 km/uur	-	●	-	-

6.4. Oversteekplaatsen

Op een aantal plekken in het wegennet verdient de veilige oversteekbaarheid voor fietsers bijzondere aandacht. Aanvullende fysieke en attentie verhogende maatregelen zijn op drukkeren wegen nodig om de oversteekbaarheid en zichtbaarheid te verbeteren. Het aanbrengen van een middengeleider is daar een voorbeeld van.

Op fietsstraten hebben fietsers voorrang ten opzichte van het overige verkeer. Op gebiedsontsluitingswegen genieten de fietsers dezelfde voorrangssituatie als auto's op de doorgaande route.

Voorrang op rotondes

Binnen de gemeente Wierden is de voorrang van fietsers op rotondes in beginsel eenduidig geregeld; fietser binnen de bebouwde kom hebben voorrang op de rotonde, buiten de bebouwde kom is hebben fietsers geen voorrang. Op enkele locaties maken fietsers gebruik van dezelfde rijbaan als het autoverkeer. Op de meeste locaties zijn 'vrijliggende' fietspaden aangelegd, maar met een te smalle tussenberm. Deze fietspaden liggen dus bij de oversteekpunten van de rijbaan dichtbij de rotonde. Dit leidt vaak tot onveilige situaties, omdat fietsers hierdoor vaak in de 'dode hoek' van automobilisten oversteken

Daar waar mogelijk willen we de rotondes vormgeven en/of herinrichting met vrijliggende fietsvoorzieningen. Deze vrijliggende fietsvoorzieningen liggen op de oversteeklocaties zoveel mogelijk vrij van het autoverkeer (minimaal 5 meter uit de rotonde. Dit moet echter projectmatig worden opgepakt. Daarnaast zullen we hier in de voorlichting voldoende aandacht aan moeten geven.

De hierboven genoemde richtlijnen moeten bijdragen aan een kwalitatief goed en eenduidig netwerk voor fietsers.

6.5. Comfort

Het comfort van fietspaden en andere fietsvoorzieningen is van groot belang. De fietser is een kwetsbare verkeersdeelnemer. Ondanks de nieuwe technieken op fietsen is comfort van het wegdek erg belangrijk en is het voorkomen van ongevallen waarbij fietsers betrokken raken hoofdprioriteit. Het is daarom van belang dat grote massa en snelheidsverschillen tussen fietsers en landbouw/(vracht)autoverkeer worden voorkomen. Daar waar de verschillende



netwerken bij elkaar komen moeten specifieke voorzieningen voor de fietser getroffen worden.

Binnen de bebouwde kom moet er een comfortabel en logisch netwerk ontwikkeld worden van fietsvoorzieningen, waardoor de fiets daadwerkelijk aantrekkelijk wordt als hoofdvervoerwijze. Dit betekent bijvoorbeeld dat:

- De bestaande fietsvoorzieningen goed onderhouden moeten worden;
- Bij conflictpunten tussen fiets en auto de fietser prioriteit zou moeten krijgen en hiervoor fysieke aanpassingen moeten worden doorgevoerd;
- Er meer ruimte voor de fiets moet worden gecreëerd, ook als dat ten kosten gaat van de auto en de doorstroming van autoverkeer (met uitzondering op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen 50 km/uur);
- Aan de fietsers in woonwijken voorrang moet worden verleend;
- Bij onderhoud en reconstructies van wegen meer aandacht besteden aan het comfort van de fietser.

6.6. Logische fietsroutes

Directheid, veiligheid en comfort zijn belangrijk voor fietsers. Bij het ontwerpen van de openbare ruimte vinden we het belangrijk om daar rekening mee te houden. Om fietsen te stimuleren willen we fietsers zo min mogelijk afremmen, laten stoppen of oversteken; bij nieuwe inrichting van fietsroutes is dat onze norm. Daar waar op dit moment sprake is van situaties die niet fietsvriendelijk zijn ontworpen, ook al zijn ze recent aangelegd, gaan we kansen voor verbeteringen niet uit de weg.

6.7. Sociale veiligheid

Fietsroutes moeten niet alleen verkeersveilig maar ook sociaal veilig zijn. Het aanbrengen van openbare verlichting is daarbij niet genoeg. De routes moeten door het tracé en de inrichting op alle momenten van de dag sociaal veilig aanvoelen. Sociale controle op een fietsverbinding is daarbij van belang maar

lang niet altijd mogelijk. Visueel contact tussen de verschillende weggebruikers zorgt hier wel voor. Aan de andere kant zijn bomen en beplanting aan beide zijde van een fietspad weer wenselijk voor de beleving en comfort. Donkere onprettige hoeken in een fietspad moeten zo veel mogelijk voorkomen worden. Fietstunnels en andere voorzieningen moeten altijd goed verlicht worden. Continuïteit in de route is belangrijk. Zo is het wenselijker om helemaal geen verlichting te hebben dan bijvoorbeeld om de paar honderd meter een "verdwalde" lichtmast. Of een route wordt volledig verlicht of helemaal niet.

6.8. Positie bromfietzers / Snorfietzers / Speedpedelecs

Bromfietzers moeten op een verplicht fiets/bromfietspad rijden. Als dat er niet is, mogen zij op de rijbaan. Gebruikers van speedpedelecs worden gelijkgeschaard met bromfietzers, met uitzondering van de F35.



7. Auto



7.1. Rol van het autoverkeer

De gemeente Wierden is een landelijk gelegen gemeente. Veel voorzieningen zijn aanwezig in de kernen Wierden en Enter. Voor regionale voorzieningen zijn we vaak aangewezen om de omliggende regionale kernen (Almelo, Rijssen, Nijverdal) en de overige grote Twentse steden. Ook op bijvoorbeeld het gebied van werken en logistiek is de bereikbaarheid naar de overige regio's vanuit onze gemeente belangrijk. De aard van ons gebied heeft dan ook als gevolg dat de auto een belangrijk vervoersmiddel is en naar verwachting ook blijft. Een goede bereikbaarheid van deze voorzieningen is dan ook van belang.

7.2. Regionale netwerk

Onze gemeente is via het omliggende wegennet (in)direct aangesloten op het landelijke snelwegennet. Grote verbeteringen qua reistijd en bereikbaarheid zijn in de nabije toekomst niet direct te verwachten. Dit is voor ons een belangrijk aandachtspunt. Voor de bereikbaarheid van onze gemeente en de regionale voorzieningen in onze omgeving, maar ook de bereikbaarheid naar de overige regio's vanuit onze gemeente.

Via regionale (stroom)wegen zijn de verbindingen naar de regio Zwolle via de N35 een belangrijk issue. De capaciteit op tracé tussen Nijverdal en Wierden wordt vergroot door het verdubbelen van het tracé naar een 2x2 autoweg (100 km/uur). Daarbij worden ook de aansluitingen Wierden-West en N347 vormgegeven als ongelijkvloerse aansluitingen. Dit levert qua doorstroming naar verwachting een significante verbetering op. In de huidige situatie ontstaan er bij de aansluiting Wierden-West vaak files in de spitsen en is de verkeersafwikkeling onvoldoende. Door deze slechte verkeersafwikkeling zijn er ook verschillende andere knelpunten ontstaan. Denk hierbij aan het sluipverkeer via parallelle routes en 'snellere' routes door de kern Wierden tijdens spitsuren.

Op de N36 speelt vooral een verkeersveiligheidsissue. Daarom gaat de N36 flink op de schop. Hier wordt een fysieke rijbaanscheiding aangebracht. Eerdere onderzoeken wijzen echter uit dat het beschikbaar gestelde bedrag onvoldoende is om het hele traject van rijbaanscheiding te voorzien. Het is belangrijk dat we ons blijven inzetten voor een verdere verbetering van de verkeersveiligheid op deze N36. Op het gebied van de doorstroming is het voor nu op orde. Maar door het toenemende (vracht)verkeer op deze verbindingen is hier in de nabije toekomst aandacht voor nodig. Dit wegennet is volgens ons niet robuust genoeg om het verkeer van de toekomst de baas te kunnen. Wij vinden een



verdere opwaardering van de verkeersstructuur op N36 en N48 in noordelijke richting noodzakelijk.

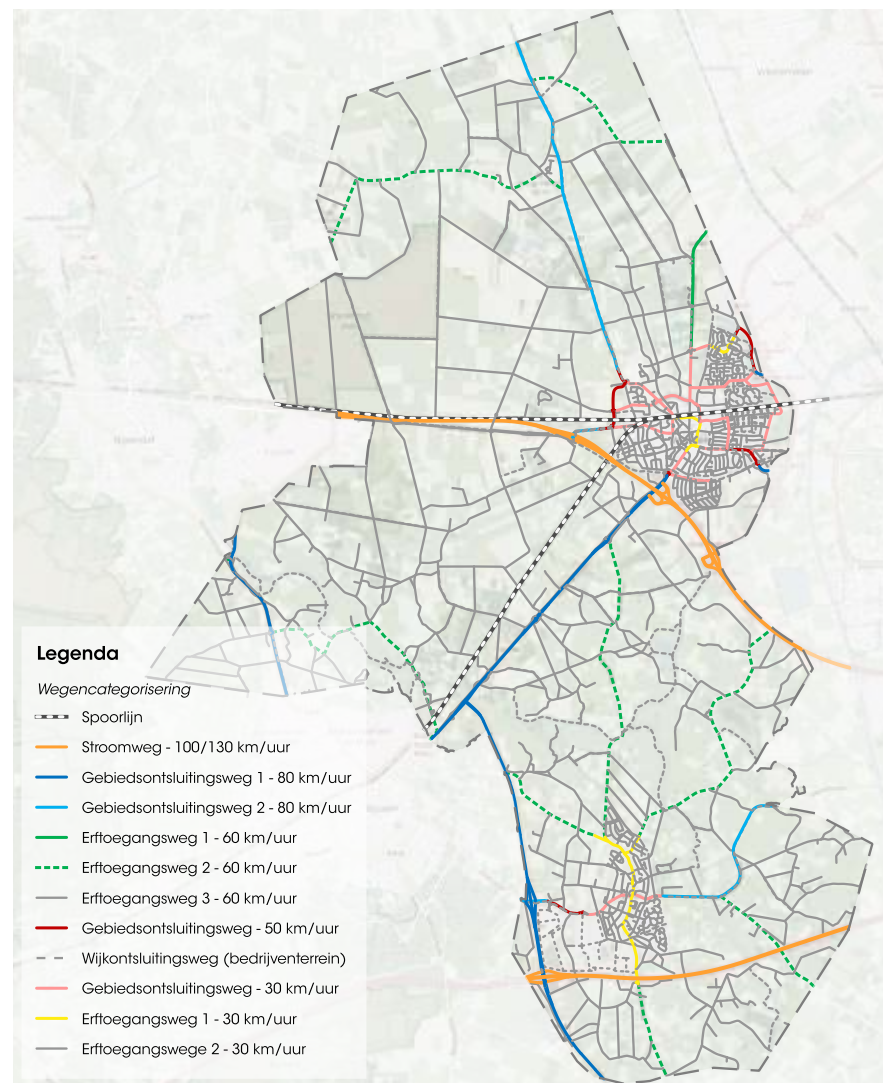
De huidige regionale 80 km/uur wegen blijven ook hoofdverbindingen vormen die onze gemeente verbindt met de regio. Het gaat hierbij om de N350, N347 en N751. Deze wegen hebben dan ook een gebiedsontsluitende functie. Voor de N350 en N347 geldt dat deze ook veel gebruikt worden als route tussen de N36 en de A1. Deze route vormt vooral in tijd nog een snellere verbinding ten opzichte van de route N36 – A35 – A1. Dit blijft volgens ons een aandachtspunt in het kader van de afwikkelingscapaciteit en verkeersveiligheid.

7.3. Lokaal netwerk

De bereikbaarheid van onze kernen vindt voornamelijk plaats via verbindingswegen naar de regionale gebiedsontsluitingswegen. De hoofdstructuur in het noordelijke deel van de gemeente wordt gevormd door de N751 (Hexelseweg). Hierop ontsluiten zich verschillende verbindingen naar de kernen Hoge Hexel, Hellendoorn en Vriezenveen. Deze wegen zijn ingericht als 60 km/uur wegen met een hoofdfietsfunctie.

In het gebied Notter/Zuna wordt een verbindende functie gevormd door de Zunaweg en de Klokkendijk. Deze wegen hebben in het gebied een belangrijkere verbindende functie. Zij zijn echter wel bedoeld voor het verbinden van het gebied naar het regionale netwerk en zijn niet bedoeld als doorgaande verbindingen.

De kern Enter wordt in noordelijke richting ontsloten door de Wierdensestraat/Enterweg en de Witmoesdijk. De Wierdensestraat/Enterweg zorgt voor de verbinding tussen Enter en Wierden. Aandachtspunt bij deze route is de positie van fietsers en de snelheid van het (auto)verkeer.



Figuur 9: Wegencategorisering



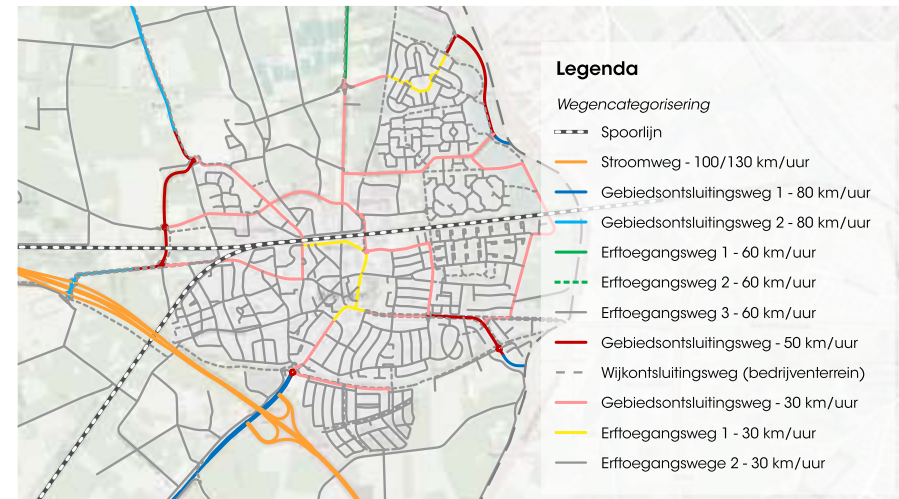
De Goorseweg vormt een 'binnendoor' ontsluiting naar Goor. Vanuit de kern Enter is dit een snelle verbinding naar Goor en wordt deze route veelal genomen in plaats van de route via de Rijssensweg en N347. Aandachtspunt bij deze route is de positie van fietsers en de snelheid van het (auto)verkeer een belangrijk aandachtspunt. Deze route wordt ook veel gebruikt door verkeer vanuit zuidelijke richting (omgeving Goor) in de richting van Bornerbroek (Almelo). Hierdoor ontstaan in de kern Enter diverse knelpunten.

De Bornerbroekseweg is vooralsnog gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Het huidige snelheidsregime is 80 km/uur. Kijkend naar de inrichtings- en veiligheidselementen op deze weg is het de vraag of een snelheidsregime van 80 km/uur voldoende veilig is. Op basis van de functie en het gebruik van de Bornerbroekseweg is afwaardering naar 60 km/uur vooralsnog een stap te ver. Er worden in het land wel pilots gehouden voor de inrichting van dergelijke verbindingen als 'gebiedsontsluitingswegen 60 km/uur'. Het is belangrijk dat we deze ontwikkelingen volgen en mogelijk hierop anticiperen of meedraaien.

Wierden

De kern Wierden is in oostelijke, zuidelijke en westelijke richting direct ontsloten op het regionale hoofdwegennet. De Almelosestraat en Vijverweg blijven de zogenaamde 'inprikkers' die als gebiedsontsluitingswegen worden vormgegeven. De westelijke ontsluiting van Wierden vormt gevormd door de Nijverdalsestraat en de Loonderesweg en is eveneens de verbinding richting Hoge Hexel en Daarle.

Vanuit deze structuur prikken verschillende wegen van uit de verschillende richtingen de kern verder is en vormen daarmee de ruggengraat in de kern. Deze 'ruggengraat' vormen de belangrijkste verbindingswegen in de kern. Dit zijn de zogenaamde gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur. Hiermee zetten we het huidige beleid voort om op (bijna) alle wegen binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/uur in te stellen.



Figuur 10: Wegencategorisering - Wierden

Een belangrijke uitdaging vormt de inrichting van deze wegen. Veelal zijn deze wegen nog maar beperkt ingericht volgens de inrichtingskenmerken (zie verder).

Het centrum van Wierden is in de huidige situatie ingericht als verblijfsgebied (30 km/uur) waar auto- en fietsverkeer is toegestaan. Er zijn verschillende (ruimtelijke) ontwikkelingen. Eén daarvan is het creëren van een ontmoetingsplein. In welke vorm is echter nog niet bekend. Mogelijk heeft dit effecten op de routing in en rond het centrum. Belangrijk is echter dat het centrum vanuit de verschillende richtingen bereikbaar is. De wegen in het centrum zijn niet bedoeld als doorgaande verbindingen. Eventuele afsluitingen voor autoverkeer of wijzigingen in het eenrichtingsstelsel zijn dan ook niet direct ondenkbaar.

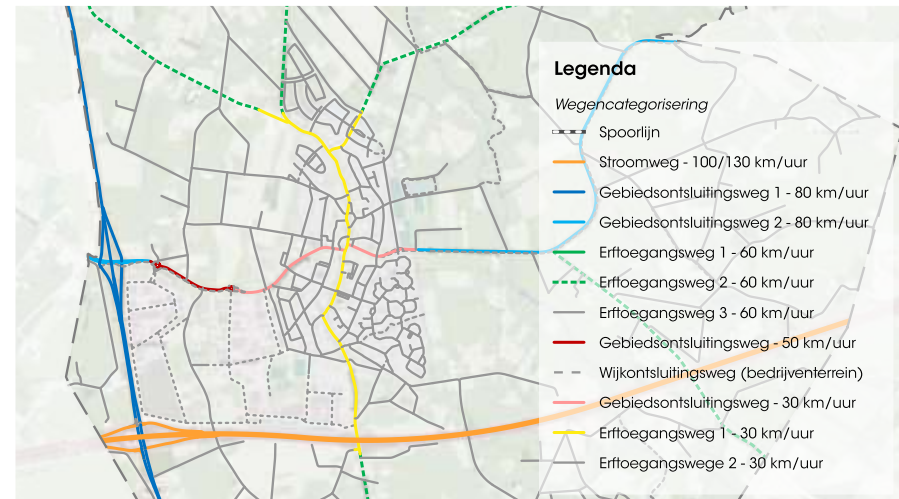


Enter

De Dorpsstraat vervult in Enter een belangrijke functie. Deze vormt een lint van noord naar zuid door het gehele dorp. Veel interne en externe verkeersbewegingen verlopen via de Dorpsstraat. De Dorpsstraat vormt tegelijkertijd ook het centrum van Enter en heeft een woonfunctie. De inrichting als verblijfsgebied is dan ook op zijn plaats. In westelijke richting vormt de Rijssenseweg een ontsluitende verbinding naar de N347. Deze weg willen we meer inrichten als gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur. Dat betekent dat de snelheid meer moet worden geremd en de positie van fietsers kan worden verbeterd. Voor het gedeelte tussen de huidige bebouwde komgrens en de rotonde Rijssenseweg – De Bleek (bedrijventerrein De Elsmoat) willen we onderzoeken of een snelheidsregime van 50 km/uur haalbaar is. Dit vanwege de veiligheidsknelpunten op dit wegvak en bij de rotonde Rijssenseweg – De Bleek en de mogelijke ontwikkeling van nieuw bedrijventerrein.

De Bornerbroekseweg zal ook de transformatie ondergaan naar een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur. Dit wordt al gedeeltelijk opgepakt in het kader van de ontwikkeling van de nieuwbouw van de basisscholen op de hoek Bornerbroekseweg – Sportlaan.

Doorgaand verkeer binnen de kern is eveneens een belangrijk knelpunt. Veel verkeer maakt daarbij gebruik van de Dorpsstraat of de Reggestraat en in mindere mate ook de Rondweg. Dit levert regelmatig knelpunten op het gebied van leefbaarheid en veiligheid. Deze problematiek speelt zich vooral af in het zuidelijke deel van Enter; verkeer van of naar Goor. Het gaat dan om verkeer in of uit de richting van Bornebroek en in of uit de richting van de N347. We willen daarom zoeken naar mogelijkheden om de verkeersstructuur in het zuidelijk deel van Enter te verbeteren, waarbij vooral het centrum en directe omgeving wordt ontlast.



Figuur 11: Wegencategorisering - Enter

7.4. Essentiële herkenbaarheid (inrichting van wegen)

Belangrijk bij de inrichting van de wegen is dat deze zo worden ingericht dat weggebruikers op basis van de inrichting kunnen afleiden welk gedrag er van hen wordt verwacht. Hierbij is het belangrijk goed aan te sluiten bij de landelijke lijn van Duurzaam Veilig.

Binnen de bebouwde kom kennen wij relatief veel wegen die niet een eenduidige wegfunctie hebben. Hier kampen meerdere gemeenten mee. Daarom categoriseren wij deze wegen als zogenaamde 'wijkontsluitingswegen'.

Deze wegen hebben in de basis een ontsluitende functie. Maar doordat ook verblijfsfuncties aanwezig zijn op (delen van) deze wegen is er vaak ook sprake van uitwisseling. In veel gevallen is er ook sprake van relatief veel fietsverkeer. Op deze wegen willen wij dan ook fietsers een nadrukkelijker positie geven op



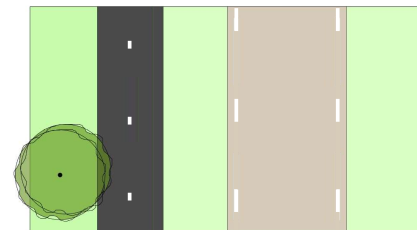
de weg. De rijloper wordt zo ingericht dat bij tegemoetkomend verkeer of fietsers auto's snelheid moeten minderen en achter de fietsers moeten blijven rijden.

Als na onderzoek blijkt dat eventueel aanwezig vrijliggende fietspaden niet kunnen worden opgeheven, richten we de rijbaan smaller in en zorgen we dat door de inrichting van de rijbaan de snelheid van het autoverkeer in toom wordt gehouden.

Hierna worden de belangrijkste inrichtingskenmerken van de verschillende wegtypen beschreven:

• Buiten de bebouwde kom

Erftoegangsweg 1	
Snelheid	60 km/uur
Bromfietsers	Vrijliggend (brom)fietspad
Fietsers	Vrijliggend (brom)fietspad
Voetgangers	Geen aparte voorziening
Parkeren	Geen aparte voorziening (in de berm)
Verharding	Asfalt
Kruispuntinrichtingen	<ul style="list-style-type: none">• Gelijkwaardig• Snelheidsremmende maatregelen indien nodig
Rijbaanindeling	Rijloper (kantmarkering)



Figuur 12: Basisprincipe: erftoegangsweg 1 (60 km/uur)



Figuur 13: Voorbeeld erftoegangsweg 1 (60 km/uur)

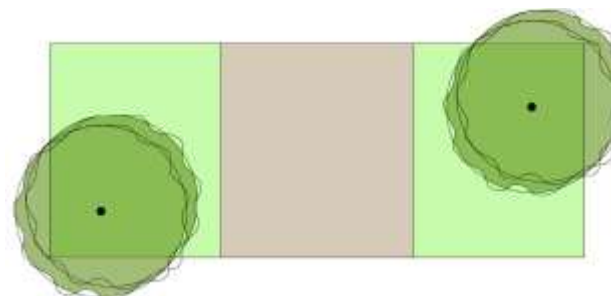


Erftoegangsweg 2	
Snelheid	60 km/uur
Bromfietzers	Geen aparte voorziening
Fietsers	Fietsstrook
Voetgangers	Geen aparte voorziening
Parkeren	Geen aparte voorziening (in de berm)
Verharding	Asfalt
Kruispuntinrichtingen	<ul style="list-style-type: none">• Gelijkwaardig• Snelheidsremmende maatregelen indien nodig
Rijbaanindeling	Rijloper



Figuur 14: Basisprincipe: erftoegangsweg 2 (60 km/uur)

Erftoegangsweg 3	
Snelheid	60 km/uur
Bromfietzers	Geen aparte voorziening
Fietsers	Geen aparte voorziening
Voetgangers	Geen aparte voorziening
Parkeren	Geen aparte voorziening (in de berm)
Verharding	Asfalt
Kruispuntinrichtingen	<ul style="list-style-type: none">• Gelijkwaardig• Snelheidsremmende maatregelen indien nodig
Rijbaanindeling	Rijloper

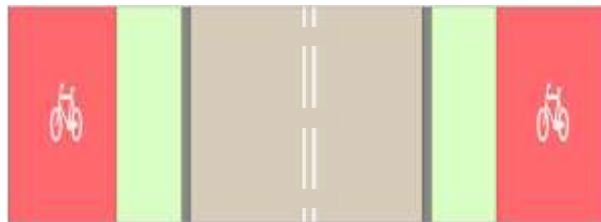


Figuur 15: Basisprincipe: erftoegangsweg 3 (60 km/uur)



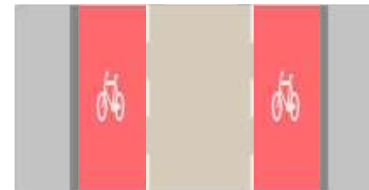
• Binnen de bebouwde kom

Gebiedsontsluitingsweg	
Snelheid	50 km/uur
Bromfietzers	Op de rijbaan
Fietsers	Vrijliggend fietspad
Voetgangers	Voetpad
Parkeren	Niet aanwezig
Verharding	Asfalt
Kruispuntinrichtingen	<ul style="list-style-type: none"> • Voorrangskruispunten • Middenberm • Ronde • LARGAS-oplossing • Verkeersregelinstantie
Rijbaanindeling	Middenberm of dubbele as-markering



Figuur 16: Basisprincipe: gebiedsontsluitingsweg 2 (50 km/uur)

Gebiedsontsluitingsweg	
Snelheid	30 km/uur
Bromfietzers	Op de rijbaan
Fietsers	Op de rijbaan (fietsstrook)
Voetgangers	Voetpad
Parkeren	Op een parkeerstrook (langsparkeren)
Verharding	Asfalt
Kruispuntinrichtingen	<ul style="list-style-type: none"> • Voorrangskruispunten • Snelheidsremmende maatregelen (indien nodig) • Middenberm • Ronde • LARGAS-oplossing
Rijbaanindeling	Rijloper of eventueel bol gestraatte middenstrook



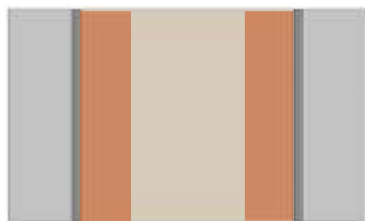
Figuur 17: Basisprincipe: wijkontsluitingsweg



Figuur 18: Voorbeeldinrichting wijkontsluitingswegen



Erftoegangsweg 1	
Snelheid	30 km/uur
Bromfietsers	Op de rijbaan
Fietsers	<ul style="list-style-type: none"> Op de rijbaan Fiets(suggestie)strook Fietsstraat <p>Fietsvoorzieningen worden alleen gerealiseerd als de weg op het fietsnetwerk ligt. Fietsuggestiestroken worden gerealiseerd in een afwijkende kleur en worden zonder markering gescheiden van de rijloper.</p> <p>Fietsstroken mogen ook worden gerealiseerd. Hierbij is het belangrijk dat de fietsstroken in asfalt worden uitgevoerd en de rijbaan in klinkers.</p>
Voetgangers	Voetpad
Parkeren	Op een parkeerstrook (langsparkeren)
Verharding	Elementenverharding
Kruispuntinrichting	<ul style="list-style-type: none"> Gelijkwaardig Snelheidsremmende maatregelen indien nodig
Rijbaanindeling	Geen



Figuur 19: Basisprincipe: erftoegangsweg 1 (30 km/uur)

Erftoegangsweg 2	
Snelheid	30 km/uur
Bromfietsers	Op de rijbaan
Fietsers	<ul style="list-style-type: none"> Op de rijbaan (geen aparte voorzieningen) Fietsstraat <p>Fietsvoorzieningen worden alleen gerealiseerd als de weg op het fietsnetwerk ligt</p>
Voetgangers	Voetpad of op de rijbaan
Parkeren	Op een parkeerstrook (langsparkeren/haaksparkeren) of op de rijbaan
Verharding	Elementenverharding
Rijbaanindeling	Geen



Figuur 20: Basisprincipe: erftoegangsweg 2 (30 km/uur)



- **Essentiële herkenbaarheidskenmerken toepassen bij wegonderhoud**

Een van de belangrijkste onderdelen in de essentiële herkenbaarheid van wegen is de markering op een weg. Deze is afhankelijk van de wegcategorie. We vinden het belangrijk dat bij asfalteringswerkzaamheden, kleine onderhoudswerkzaamheden goed wordt gekeken naar de essentiële herkenbaarheidskenmerken van de weg. Ook wanneer er maar kleine onderdelen van een route worden aangepakt. Soms is het ook wenselijk om alleen de markering op wegvakken aan te pakken.

7.5. Speciale verkeersvoorzieningen

Drempels en plateaus

Voor de aanleg van drempels of plateaus gebruiken wij de richtlijnen van het CROW. Het is belangrijk dat de effectiviteit van dergelijke snelheidsremmende maatregelen in onze hele gemeente hetzelfde is. Op kruispunten is het belangrijk dat de snelheid wordt verminderd om zo het risico op ongevallen te voorkomen. In buitengebieden ligt de snelheid vaak nog te hoog. Daarom passen we op kruispunten in het buitengebied een lagere passeersnelheid (50 km/uur) toe dan de maximumsnelheid.

Eenzelfde vormgeving en uitvoering is ook belangrijk. Dit geldt bijvoorbeeld voor de markering van de drempels, maar ook het materiaal waarmee de drempels/plateaus worden uitgevoerd. Bij wegen in klinkerverhardingen gaat de voorkeur uit naar de uitvoering van de op- en afritten in prefab-elementen. Deze kennen een betere vormvastheid. Bij wegen in asfalt kan hier ook voor worden gekozen. Wanneer de op- en afritten in asfalt worden uitgevoerd is het belangrijk dat de gewenste (sinus)vorm goed wordt gehanteerd. Dit voorkomt klachten over de effectiviteit en bijvoorbeeld overlast.

Uitritconstructies

Uitritconstructies zijn in de afgelopen jaren in verschillende vormen toegepast. Hierdoor is er niet een eenduidig beeld ontstaan. Het is wenselijk om bijvoorbeeld bij herinrichtingsvraagstukken de vormgeving, daar waar nodig aan te passen. Hierbij hanteren wij de richtlijnen van het CROW.

We hebben in onze kernen nog heel veel situaties die niet voldoen. Deze willen we graag aanpassen. Per locatie zijn dit vaak relatief kleine ingrepen. Maar door het grote aantal locaties die aangepast moet worden, zijn de kosten hoog.

Uitritconstructie en kruispuntplateaus moeten zodanig worden vormgegeven dat er voor de voetganger ook ruimte ontstaat om a-niveau over te steken. Aandachtspunt hierbij is wel de geleiding van het verkeer. Door grotere oppervlakten a-niveau vorm te geven ontstaat er ook meer ruimte om te 'rijden'. Met bijvoorbeeld groenvoorzieningen (of paaltjes) kan het verkeer op het kruispunt worden begeleid.

7.6. Hulpdiensten

Verkeersmaatregelen, en dan vooral snelheidsremmende maatregelen, kunnen in de bereikbaarheid voor hulpdiensten grote (negatieve) effecten hebben. We moeten dus zorgvuldig omgaan met het toepassen van bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen. Overleg met hulpdiensten is hierbij dan ook van groot belang.



7.7. Ontsluiting nieuwe ontwikkelingen

Bij de ontwikkeling van nieuwbouwwijken bestaat de kans om de ontsluiting goed vorm te kunnen geven. Het is dan ook belangrijk dat hier in de planvormingsfase voldoende rekening mee wordt gehouden. Verkeerskundig is het wenselijk om nieuwbouwwijken zo snel mogelijk te ontsluiten naar het hoofdwegenet. Dit is echter niet altijd mogelijk door bestaande structuren. Het is van belang om de basisprincipes voortkomende uit de eerder gestelde kerndoelen hierbij te hanteren. Bijvoorbeeld dat een goede fietsverbinding met de centra/winkelgebieden belangrijk is.

In de komende jaren zijn er verschillende nieuwbouwprojecten in ontwikkeling.

Enter

Voor de komende jaren is een verdere ontwikkeling van de Berghorst voorzien aan de noordzijde. Hier worden nog ongeveer 70-90 woningen voorzien. De ontsluiting voor de wijk De Berghorst is voorzien op de Wierdensestraat. Aandachtspunt hierbij is de bebouwde komgrens en de overgang van de snelheidsregimes ter plekke.

Wierden

Zenderink

In de verdere ontwikkeling van Zenderink moet goed worden gekeken naar de ontsluiting. Welke ontsluiting is het meest optimaal. In deze omgeving moeten we daarbij goed kijken naar de logica van de omliggende verkeersstructuur. We willen naar kansen kijken om de ontsluiting te combineren met de rotonde Loonderesweg – Hexelseweg.

Zuidbroek (oost)

Voor Zuidbroek geldt dat de geprojecteerde ontsluiting is voorzien op de rotonde Almelosestraat – Akkerwal. Een koppeling van de Akkerwal tussen het

oostelijke en westelijke gedeelte van Zuidbroek vinden we niet wenselijk. Dit maakt dat er een grote wijziging in de verkeersstructuur ontstaat. Verwacht wordt dat hiermee ook 'ander' verkeer wordt aangetrokken door deze weg, om dat er een soort parallelle route naast de N35 ontstaat. Dat is niet wenselijk. In de ontsluiting van Zuidbroek-oost is het daarom wenselijk om de ontsluiting separaat vorm te geven ten opzichte van het bestaande deel van de wijk.

- **Schoolomgevingen**

Nieuwe locaties van brede scholen vragen om een zorgvuldige inpassing en goede verkeersafwikkeling voor fietsers en auto's. Verkeersveiligheid moet een belangrijke afweging zijn bij de locatiekeuze van nieuwbouw/herontwikkeling van brede scholen.

Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat fietsverkeer zoveel mogelijk wordt gescheiden van het autoverkeer. Fietsverkeer heeft de hoogste prioriteit in de schoolomgeving evenals voetgangers. Er moet daarentegen wel een goede kiss & ride-voorziening aanwezig zijn voor auto's. Echter kan er worden 'gespeeld' met de locatie van het halen en brengen; een haal- en brenglocatie hoeft niet persé dicht bij de ingang van de school te worden gerealiseerd.

- **Handboek openbare ruimte**

We ontwikkelen een "Handboek openbare ruimte". Hierin wordt dieper ingegaan op de inrichting van wegen in nieuwbouwgebieden. Dit handboek vormt de handreiking voor het verdere ontwerp van de openbare ruimte, ook bij herinrichtingen.

7.8. Weginrichting aanpassen aan laatste hulpmiddelen

Door technologische ontwikkelingen worden voertuigen ook steeds slimmer. Dit geldt voor alle vormen van vervoer: vrachtauto's, bussen, treinen, auto's en fietsen. Het is een kwestie van tijd tot autonoom rijden volledig geïntegreerd is in de samenleving. Hoe snel deze ontwikkelingen exact gaan is nu nog niet te



voorspellen. We weten wel dat technische hulpmiddelen de verkeersveiligheid gaan vergroten. Hulpmiddelen zoals een intelligente snelheidsassistent, noodremsystemen en hulpmiddel om in de rijstrook te blijven rijden zijn al de nieuwe standaard. Daarom wordt onze standaard weginrichting altijd aangepast aan de laatste richtlijnen en dat wegen bij renovaties en aanleg altijd worden aangepast/aangelegd volgens de laatste standaard.



8. Landbouwverkeer



8.1. Rol van landbouwverkeer

Het landbouwverkeer in onze gemeente maakt een belangrijk deel uit van de vervoersmodaliteiten. Het agrarische bedrijfsleven vormt een belangrijk deel van de aanwezige bedrijvigheid in onze gemeente. Het gevolg is dat een groot deel van de infrastructuur vooral buiten de bebouwde kom wordt benut door het landbouwverkeer. Dit is inherent aan het landelijk karakter van de gemeente. Maar dit leidt op diverse locaties ook tot conflictsituaties. Denk hierbij aan onveilige situaties en schade aan de infrastructuur. Ook overlast in de vorm van modder op de weg komt voor. In onze gemeente zien we dat enkele belangrijke fietsroutes (utilitair) ook veel worden gebruikt door landbouwverkeer. Dit vormt een belangrijk aandachtspunt.

8.2. Routenetwerk landbouwverkeer

Het merendeel van de landbouwroutes is geprojecteerd op wegen in het buitengebied met de categorie erftoegangswegen. Veel van de wegen hebben voldoende breedte zodat twee grote voertuigen elkaar (met beperkte snelheid) kunnen passeren zonder dat daarbij de verharding en/ of berm ernstige schade ondervinden. Maar er zijn ook veel wegen die relatief smal zijn. Gevolg hiervan is dat langs deze wegen kans op schade aan de verharding en

bermen kan ontstaan. Op veel wegen is al bermverharding aangebracht om bemschade te voorkomen.

Echter door 'overal' bermverharding (bijvoorbeeld grasbetonstenen of bermbeton) toe te passen, wordt de weg visueel weer breder. Dit kan weer leiden tot hogere snelheden. Het is daarom van belang om selectief om te gaan met het verharden van bermen en waar nodig wellicht goede passeermogelijkheden in te richten. Op wegen in het "routenetwerk landbouwverkeer" kan bermverharding worden toegepast. Wel moet daarbij goed worden gekeken naar de rij-snelheden van het overige verkeer en de positie van de fietsers. In gevallen waar bermverharding naar verwachting leidt tot hogere snelheden, en dus in potentie meer verkeersonveiligheid, moet worden overwogen om andere maatregelen te treffen.

8.3. Maatregelen

Bermverharding

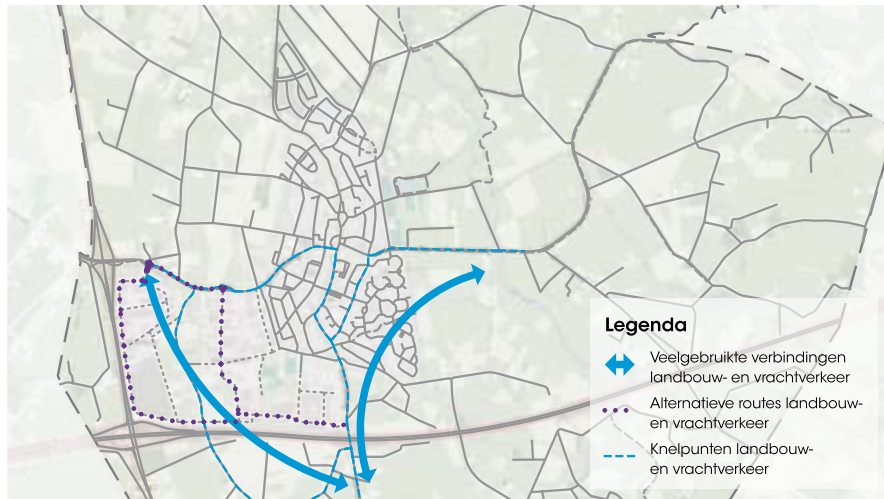
Daar waar nodig passen we bermverharding toe. Hierbij hebben we voldoende aandacht voor de inrichting van de weg. Het toepassen van bermverharding maakt de weg immers visueel breder. Er moet worden gekeken of we ook met andere mogelijkheden de bermen kunnen verstevigen zodat deze wel



voldoende draagkrachtig zijn. Wanneer dit niet mogelijk is, kijken we of aanvullende snelheidsremmende maatregelen nodig zijn.

Landbouwverkeer in kernen

Er kan niet aan ontkomen worden dat het landbouwverkeer ook gebruik maakt van wegen binnen de bebouwde kom. In hoofdzaak maakt het landbouwverkeer in het buitengebied gebruik van de erftoegangswegen die een verzamel-functie hebben binnen het netwerk. De bebouwde gebieden worden zoveel mogelijk gemeden. Als dit niet mogelijk is, wordt gebruik gemaakt van de gebieds- en wijkontsluitingswegen.



Figuur 21: Knelpunten landbouw- en vrachtverkeer – Enter

We zien dit vooral in de kern Enter gebeuren. Niet overal is het problematisch, maar vooral de routes van en naar de Goorseweg zorgen voor veel overlast. Veel vracht- en landbouwverkeer maakt gebruik van de Dorpsstraat en Reggestraat om zo richting de N347 of Bornerbroek te rijden. Ook wordt de route via de Rondweg geregeld gebruikt. In de figuur hiernaast is dit op kaart

weergegeven. Voor de route richting de N347 is er een alternatieve beschikbaar. Deze loopt via het bedrijventerrein 't Vonder of De Elsmoat. Deze route is echter niet logisch vormgegeven en de Vonderweg (parallel aan de A1) is krap vormgegeven. We willen hiervoor een plan opstellen om deze route te verbeteren. Voor de Rondweg geldt dat een mogelijke afsluiting effectief is en dat daarmee de verbinding richting het buitengebied wordt beperkt voor het gemotoriseerd verkeer.

Op de route zuid – oost (Goorseweg – Bornerbroekseweg) zijn er weinig alternatieve routes beschikbaar. Een alternatieve route om de kern Enter te ontlasten is die via de Zomerweg (gemeente Hof van Twente), Rijssenseweg en Wolvesweg. Verder onderzocht moet worden welke herkomsten en bestemmingen het (landbouw- en vracht)verkeer heeft. Op basis daarvan kunnen meer gerichte oplossingen worden bedacht. Belangrijk is echter om de routes binnen de bebouwde kom meer veilig in te richten.

Passeerhavens

Waar wegen echt smal zijn, er geen ruimte is om over een langere lengte bermverharding toe te passen, zijn passeerhavens een goede oplossing. In onze gemeente hebben we enkele voorbeelden liggen van passeerhavens. Deze worden in de praktijk echter beperkt gebruikt. Deze havens zijn niet direct herkenbaar als passeerhavens. Passeerhavens moeten zo worden ingericht dat deze ook 'uitnodigen' om gebruikt te worden. Deze moeten daarom ook onderdeel zijn van de weg. Daarbij moet voldoende zicht zijn op het verloop van de wegen en mogelijk tegemoetkomend verkeer. Daarom is het wenselijk om meerdere passeerhavens op beperkte afstand van elkaar te realiseren.

Snelheidsremmende maatregelen

Snelheidsremmende maatregelen in de vorm van drempels of plateau veroorzaken vaak grote hinder voor het landbouwverkeer. Door de vering van de voertuigen en eventuele aanhanger zijn deze maatregelen vaak erg oncomfortabel. De snelheid van landbouwverkeer is echter ook beperkt. Omdat



landbouwverkeer een belangrijke vervoersmodaliteit is in (vooral) ons buitengebied, moet goed worden gekeken naar de snelheidsremmende maatregelen die we toepassen. Daar waar we snelheidsremmende drempels toepassen, passen we waar mogelijk snelheidsremmende drempels toe die 'vriendelijk' zijn voor landbouwverkeer. Op hoofdfietsroutes ligt de prioriteit bij het 'beschermen' van de fietsers en zal worden gekeken welke maatregelen het meest efficiënt zijn. Hieronder een voorbeeld van een landbouwwriendelijke drempel:



Figuur 22: Voorbeeld landbouwwriendelijke snelheidsremmende maatregelen



9. Openbaar vervoer en 'openbare' mobiliteit



9.1. Trein

46

De treinverbindingen zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van onze gemeente en de rest van de regio. Het treinstation Wierden ligt op de splitsing van de lijn Zwolle – Enschede en Almelo – Apeldoorn.

Vanuit Wierden kan gebruik worden gemaakt van de treinverbinding tussen Zwolle en Enschede. Deze (sprinter)trein heeft een frequentie van 2x per uur en stopt op alle tussenliggende treinstations. In zuidwestelijke richting kan gebruik worden gemaakt van de treinverbinding Apeldoorn – Almelo. Ook deze sprinter-trein heeft een frequentie van 2x per uur en stopt op alle tussenliggende treinstations.

Voor rechtstreekse treinverbindingen richting het westen van het land moet gebruik worden gemaakt van de station Almelo. Vanaf hier rijden verschillende intercity's met eindbestemmingen Den Haag en Schiphol.

Vooral op deze interregionale verbindingen liggen de uitdagingen. Zo willen we als regio de verbinding Zwolle – Twente – Münster verbeteren. Dit kan onder andere door elektrificatie van het traject Enschede – Gronau. Ook zetten we

samen met de regio in voor snellere verbindingen richting de Randstad. Dit is voor de regionale bereikbaarheid van groot belang.

Spoorwegovergangen

Het spoor doorkruist onze gemeente. Dit betekent dat er ook een mate van barrièrewerking uit gaat van het spoor. Het spoor is niet overal oversteekbaar. Binnen de kern Wierden zijn er drie ongelijkvloerse kruispunten voor het gemotoriseerde verkeer; de Loonderesweg, de Van Kregten Tunnel en de Aadorpseweg. Tussen de Akeleistraat en de Stouweg is een fietstunnel aanwezig. De spoorwegkruisingen bij de Hexelseweg en de Nijverdalsestraat zijn nog gelijkvloers. Dit zijn bewaakte spoorwegovergangen.

Het spoor wordt alsmaar drukker. Niet alleen voor het personenvervoer. Ook neemt het goederenvervoer in hoge mate toe. De overlast van het vervoer over het spoor is een aspect dat eveneens niet moet worden onderschat. We zijn van mening dat de overlast van het spoor zo min mogelijk moet zijn. Dit maakt echter geen onderdeel uit van het mobiliteitsplan. Echter het toenemende gebruik van het spoor zorgt er wel voor dat de spoorwegovergang regelmatig 'dicht' zitten. De prognoses zijn dat dit per uur oploopt tot ongeveer 25 minuten, dat is ongeveer de helft van de tijd. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid. Wij willen ons daarom sterk maken om de beveiligde spoorwegovergangen in



de kern Wierden ongelijkvloers te maken. Dit kan uiteraard alleen is samenwerking en met medewerking van het Rijk, de provincie en ProRail.

9.2. Bus

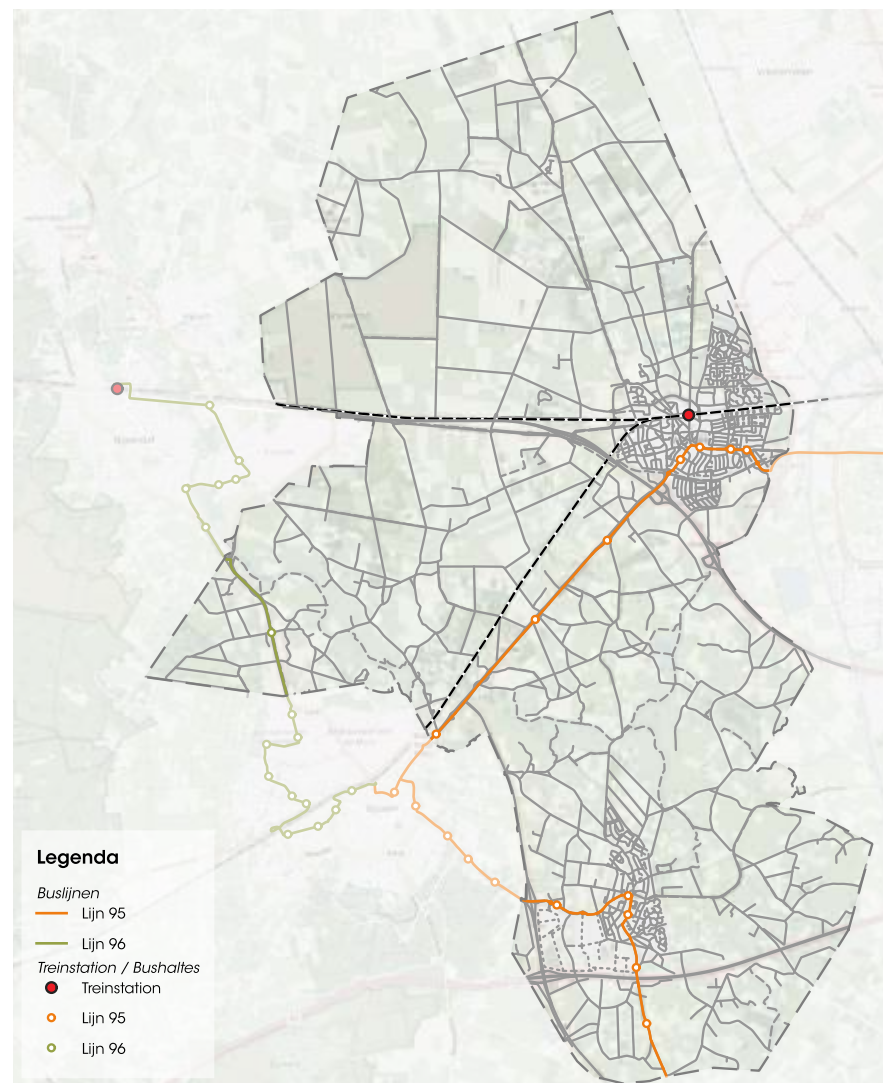
Er rijden twee lijndiensten door onze gemeente. Buslijn 95 rijdt van Borculo naar Almelo en vice versa. Deze lijn ontsluit onze kernen Wierden en Enter. Voor Wierden is het de verbinding naar Almelo en Rijssen. Daarmee is deze lijn gedeeltelijk een parallelle voorziening aan de trein. Lijn 95 rijdt via de route Rijssenseweg en Almelsestraat. Daarmee doet de lijn het treinstation niet aan. We willen graag onderzoeken of de mogelijkheid er in de toekomst bestaat om de buslijn via het station te laten rijden. Lijn 96 rijdt vanaf het treinstation in Rijssen naar het treinstation in Nijverdal via de provinciale weg N347

Lijn 95 ontsluit de kern Enter richting Goor en Rijssen. Enter is daarmee ook met het openbaar vervoer ontsloten richting de treinstations in Rijssen en Goor. Een directe openbaar vervoerbeweging met Wierden is er op dit moment niet.

We zien in het noordelijk deel van onze gemeente geen beschikbaarheid van openbaar vervoer. Dit is wel een aandachtspunt.

9.3. Kwaliteit OV-voorzieningen

Bij de mobiliteitskeuze wordt de reis van A tot Z bekeken. Het grote nadeel van openbaar vervoer is dat je nagenoeg nooit van deur tot deur wordt vervoerd. Het voor en na transport naar de ov-halte is altijd een hindernis. De ov-halte zelf zou het visitekaartje moeten zijn van het openbaar vervoersysteem. In een aantal gevallen is in onze gemeente een bushalte nog niet meer dan een haltepaal langs de kant van de weg. Hiermee worden inwoners niet overtuigd om van het openbaar vervoer gebruik te maken. Het beleidsuitgangspunt is dat alle openbaar vervoer haltes waar een reguliere lijnbus langs rijdt worden



Figuur 23: Buslijnen en haltevoorzieningen



ingericht als toegankelijke halte (incl. de noodzakelijke verlichting om de sociale veiligheid te waarborgen) waarbij de opstaphalte in de hoofdrichting minimaal wordt voorzien van een abri en dynamische reisinformatie. De tegenhalte die alleen maar functioneert als uitstaphalte wordt alleen voorzien van de basisvoorzieningen (toegankelijk, haltepaal met statische reisinformatie). Afhankelijk van de ligging van de haltes worden de haltes voorzien van voldoende fietsparkeerplaatsen. Wanneer een haltepaar in beide richtingen wordt gebruikt als opstaphalte dienen beide haltes ingericht te worden als opstaphalte.

Enkele haltes hebben de potentie om in de toekomst uit te groeien naar Hub's (zie paragraaf 9.4). De kwaliteitseisen van dergelijke mobiliteitshubs is vele malen groter dan reguliere ov-haltes. Waar mogelijk worden haltes bij groot onderhoud en reconstructies aangepakt. Voor de haltes waarvoor geen slimme combinaties mogelijk zijn zal er een apart programma worden opgesteld.

Het treinstation Wierden is een actief gebied. De uitlopers van het centrum strekken tot aan het station en er is ook een horecavoorziening aanwezig. Er zijn daarmee goede en sociaal aantrekkelijke voorzieningen aanwezig. Op het gebied van fietsparkeren is nog wel winst te boeken. Een deel van de fietsparkeervoorzieningen is bijvoorbeeld nog niet overdekt. De openbare ruimte in de Spoorstraat en de parkeervoorzieningen zijn niet aantrekkelijk vormgegeven.

9.4. HUB's

Door verschillende vormen van vervoer en aan vervoer gerelateerde diensten bij elkaar te brengen in mobiliteitshubs kan dat de bereikbaarheid en dus de leefbaarheid van onze inwoners vergroten. Mobiliteitshubs zijn gelegen op strategische plaatsen die goed toegankelijk zijn vanuit de woonwijken en/of bedrijventerreinen en waar op een comfortabele manier overstapt kan worden op andere vervoerssystemen. Vanuit de gebieden kan hier over- of opgestapt worden op buslijnen of trein. De fiets, auto of ander vervoermiddel kan goed en veilig geparkeerd worden. Gebruikers in de andere richting kunnen vanuit bus of

trein hier comfortabel overstappen op deelauto of -fiets of andere vormen van (openbaar) vervoer. De hubs kunnen ook dienstdoen als carpoolplaats 3.0 waarbij vooraf meerijritjes geboekt kunnen worden.



Figuur 24: Schematisch voorbeeld van een mobiliteitshub

Mobiliteitshubs kunnen uitgebreid worden met allerlei voorzieningen zoals een horecagelegenheid, pakketdiensten en andere servicevoorzieningen of bijvoorbeeld een horecagelegenheid. Met name de pakket-service is al in meerdere regio's gecombineerd en goed ontvangen.

Op het treinstation in Wierden komen al verschillende voorzieningen samen. Aanvullend hierop is het wenselijk om hier OV-/deelfietsen te plaatsen. In de verdere toekomst kan worden onderzocht of deelauto's een mogelijke aanvulling zijn. Een tweede mogelijke locatie die ontwikkeld zou kunnen worden is de carpoolplaats in Wierden (Rijssensestraat). In Enter zien we de locatie bij de bestaande carpoolplaats (hoek Rijssenseweg – De Bleek) als potentiële hub.



9.5. Openbare mobiliteit

Onze grotere kernen Wierden en Enter hebben een goed voorzieningenniveau. Echter voor medische zorg en meer gespecialiseerde voorzieningen zijn inwoners ook veel aangewezen op de grotere omliggende kernen zoals Almelo en in mindere mate ook op Deventer, Ommen en Hardenberg. De autoafhankelijkheid is nog redelijk groot. Dit geldt vooral voor de buitengebieden. We zien ook dat in delen van onze gemeente en in omliggende gemeenten het openbaar vervoer beperkt of niet aanwezig is.

We willen juist dat we de bereikbaarheid tussen de kernen en voorzieningen behouden blijft en waar mogelijk wordt verbeterd. Dit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid tussen van provincie en gemeenten. We zoeken gezamenlijk naar een optimale mix tussen regulier openbaar vervoer, publieke mobiliteit (inclusief, deelmobiliteit) en particulier vervoer en geïndiceerd doelgroepenvervoer.

We willen graag samen met de provincie en omliggende gemeenten onderzoeken naar uitbreiding van beschikbare en/of aanvullende vervoersmogelijkheden. Zo kunnen we vervoersstromen dichter bij elkaar kunnen brengen, waardoor we de beschikbare middelen efficiënter en slimmer in kunnen zetten en vanuit deze gezamenlijkheid meer bereikbaarheid kunnen creëren.

9.6. MAAS en deelmobiliteit

Mobility as a Service (MAAS) gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, taxi en misschien later ook de eigen auto of fiets. En vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer. Zodat reizen op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk is. Maar ook om het mobiliteitssysteem te verbeteren. Doordat alle vormen van vervoer aan elkaar worden gekoppeld ontstaan nieuwe kansen en mogelijkheden. Waar bijvoorbeeld het reguliere openbaar vervoer in

een gebied te kort schiet is het wellicht wel mogelijk om via een MAAS-systeem de bestemming te bereiken.

MAAS systemen zijn momenteel nog volop in ontwikkeling, maar dat dit de toekomst is voor gebieden met kleinere vervoersstromen is wel duidelijk. De trend is ook om minder bezit te hebben (van een eigen auto of fiets) en dat er veel meer gebruik wordt gemaakt van deelsystemen. In de randstad is dit voor deelauto's al heel gebruikelijk (mede door de torenhoge parkeertarieven en het tekort aan vergunningen), maar in de meer landelijke gebieden zoals de gemeente Wierden kan MAAS en deelmobiliteit juist een toegevoegde waarde zijn aan de bestaande mobiliteitssystemen, die te maken hebben met steeds minder reizigers.

Deelmobiliteit (elektrische deelauto's, fietsen en scooters) kunnen een deel van de mobiliteitsbehoefte invullen en een aanvulling zijn op het gebied van openbare mobiliteit. Wanneer deze vormen op geringe afstand beschikbaar zijn is de noodzaak voor de aanschaf van een (2^e) auto minder hoog. Zeker wanneer hiervan gezamenlijk gebruik wordt gemaakt kan er draagvlak in de gehele buurt ontstaan en stijgt de rentabiliteit van de deelmobiliteitvoertuigen en kan continuïteit worden gewaarborgd. Dit vraagt wel om een andere manier van denken en een behoorlijke inspanning op gedragsverandering.

We zien hier voor de gemeente Wierden wel kansen. Wel zijn we nuchter en denken we dat dergelijke systemen geen groot oplossend vermogen hebben, maar wel een bijdrage kunnen bieden aan het optimaliseren van het vervoerssysteem.



10. Logistiek



10.1. Logistiek netwerk

Binnen onze gemeente vindt de meeste logistiek plaats via het wegennet. De N-wegen in onze gemeente vormen de basis van het logistieke netwerk. Binnen de kernen vormen de gebiedsontsluitingswegen de verbindingen tussen de N-wegen en de bedrijventerreinen. De bedrijventerreinen De Elsmoat en De Vonder in Enter zijn vrij rechtstreeks verbonden via het hoofdwegennet. In Wierden geldt dat in principe ook, zij het dat de bedrijventerreinen Kluinveen, Violenhoek en het Hoge Lucht meer in het midden van de kern liggen. Daardoor zijn er meer verkeersbewegingen door de kern.

Nieuwe bedrijventerreinen

Voor Enter en Wierden is recentelijk een locatieonderzoek vastgesteld. Hierin zijn mogelijk uitbreidingen van de bedrijventerreinen opgenomen. Deze zijn in de figuur hiernaast weergegeven.

Rondweg (Enter)

De bereikbaarheid van deze locatie is voor auto- en vrachtverkeer zeer goed. Verkeer vanaf de locatie kan via dezelfde route als de twee andere bedrijventerreinen ontsloten worden.



Figuur 25: Beoogde uitbreiding bedrijventerrein (indicatief)

Een aandachtspunt is de aansluiting van de locatie op de Rijssenseweg. Dit vormt de belangrijkste toegangsweg voor Enter. Verder onderzocht moet worden wat de wenselijke ontsluiting is. In het geval dat de locatie ontsloten moet



worden via de Rondweg is de kans reëel dat er een geoptimaliseerde aansluiting op de Rijssenseweg nodig is. Een andere optie is om de aansluiting Rondweg – Rijssenseweg af te sluiten en het verkeer via bestaande wegen en aansluitingen op de Rijssenseweg af te wikkelen. Hierbij speelt ook het knelpunt in de bestaande verkeersstructuur (sluipverkeer) waarbij de Rondweg wordt gebruikt. Dit moet echter in het vervolgproces bij de ontwikkeling verder worden uitgezocht.

Weuste Noord (Wierden)

De locatie ligt ten noorden van een recent ontwikkeld bedrijventerrein, ook in noordoostelijke richting ligt aan de andere zijde van een watergang een bedrijventerrein. In eerste instantie lijkt een zuidelijke ontsluiting logisch via de Vijverweg. Maar een noordelijke ontsluiting via het Bedrijvenpark Twente Noord in Almelo behoort ook tot de mogelijkheden. Het lijkt in eerste instantie niet logisch en wenselijk om in westelijke ontsluiting Vliedijk/Vriezenveenseweg te ontsluiten. Verder onderzoek moet uitwijzen welke ontsluiting het meest wenselijk is.

Bevoorrading centrumvoorzieningen

Vrachtwagens rijden natuurlijk niet alleen naar bedrijventerrein maar ook naar andere locaties. Met name de logistieke afhandeling in de dorpscentra kan leiden tot conflictsituaties met winkelend publiek en fietsers. In de centra in Enter en Wierden is in beide gevallen sprake van gemengd verkeer in het centrum. Dit leidt ook daadwerkelijk tot de schillende knelpunten.

In het centrum van Wierden wordt geconstateerd dat er geen aparte voorzieningen voor de bevoorrading van het centrum zijn. Het komt dan ook regelmatig voor dat bevoorradend verkeer of voetgangers of fietsers of gemotoriseerd verkeer hindert tijdens het laden en lossen. We willen daarom graag werken naar enkele, wat meer centraal gelegen laad- en losvoorzieningen. Een en ander is samenhang met de mogelijke andere ontwikkelingen in het centrum. Centraal blijft dat bevoorrading mogelijk moet zijn, maar dat de hinder en overlast voor de overige (kwetsbare) verkeersdeelnemers zo min mogelijk moet zijn.

In Enter zijn verschillende laad- en losplekken gerealiseerd. Deze worden in de praktijk echter vaak gebruikt voor het parkeren ten behoeve van 'kleine' boodschappen. Hierdoor moet vrachtverkeer vaak laden en lossen op de rijbaan. Dat belemmert in sommige gevallen de doorstroming enigszins. Dit is echter niet heel problematisch. Wel is het zaak om duidelijkheid te scheppen in de verkeerssituatie.

Zero emissie-bevoorrading

De nationale trend is wel om steeds meer zero emissie stadslogistiek toe te gaan passen. Dit richt zich niet alleen op de bevoorrading van het centrum maar ook op de bezorgservice van de aldaar aanwezige bedrijven. Door slimme combinaties te maken is het niet noodzakelijk dat iedere winkel zijn eigen voertuig heeft maar dat er gewerkt kan worden met bijvoorbeeld een elektrische bestelbus voor meerdere winkels/bedrijven of wellicht wel het hele centrum.

Ook de gemeente als bedrijf kan hierbij een rol spelen. Door milieubewust wagenparkbeleid te voeren zal het wagenpark binnen een aantal jaren kunnen worden omgeturnd tot een zero emissie wagenpark. De gemeente kan hiermee als voorbeeld dienen voor andere bedrijven. Ook kan bijvoorbeeld laadvoorzieningen worden gedeeld met andere bedrijven waardoor het voor meerdere partijen rendabel wordt om de overstap te maken.

10.2. Multimodale bereikbaarheid bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen zijn goed ontsloten voor het (vracht)autoverkeer. Voor de fiets en het openbaar vervoer zijn bedrijventerreinen over het algemeen minder makkelijk bereikbaar. Belangrijk is daarom om goede fietsvoorzieningen van en naar de bedrijventerreinen te realiseren. In het kader van de publieke mobiliteit is ook de bereikbaarheid van bedrijventerrein een aandachtspunt.



10.3. Inrichting bedrijventerreinen

De wegen op de bedrijventerreinen zijn ruim gedimensioneerd. Binnen de wegencategorisering betreft dit een separate categorie. Gezien de functie van de wegen (ontsluiten van de aanwezige bedrijven) en het vele vrachtverkeer dat hiervan gebruik dient te maken is een brede rijbaan gebruikelijk. Inritten van bedrijven zijn hierdoor goed te bereiken. Fietsvoorzieningen op de bedrijventerreinen zelf zijn vaak niet noodzakelijk, tenzij het de hoofdfietsontsluiting of hoofdfietsroute betreft.

Parkeren

Parkeren van voertuigen moet op eigen terrein plaatsvinden, zodat de rijbaan volledig beschikbaar is voor de afwikkeling van het verkeer. Het is wel wenselijk om aan minimaal één zijde van de rijbaan een trottoir of loopruimte te realiseren.

Inritten

Op veel bedrijventerrein zien we ook veel dat er brede inritten aanwezig zijn en dat manoeuvreren vaak op de rijbaan gebeurt. Dit is een potentieel veiligheidsrisico. Op nieuwe bedrijventerreinen en bij herinrichtingen willen we het aantal en vooral de breedte van de inritten beperken. Dit komt de overzichtelijkheid en de verkeersveiligheid ten goede.

Snelheidsregime

Op de meeste bedrijventerreinen geldt momenteel een maximumsnelheid van 50 km/h. Hier wordt regelmatig op gehandhaafd. Vanwege de huidige inrichting en ruime dimensionering van de wegen op de bedrijventerreinen, is de veiligheid van fietsers en voetgangers geborgd. Goede en veilige bereikbaarheid van bedrijventerreinen, ook voor fietsers en voetgangers, is belangrijk. Met de inrichting van bedrijventerreinen houden we hier rekening mee. Bij revitalisatie van bestaande bedrijventerreinen zoeken we naar veilige oplossingen om

fietsers en voetgangers zo goed mogelijk te scheiden van auto- en vrachtverkeer.



11. Parkeren



11.1. Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid is vastgelegd in het Paraplubestemmingsplan Parkeren gemeente Wierden. In dit bestemmingsplan wordt aangegeven hoe omgegaan moet worden met de berekening van de parkeerbehoefte bij ruimtelijke ontwikkelingen. Er wordt gerekend met gemiddelde parkeernormen op basis van de landelijke richtlijnen.

11.2. Bestaande situaties

In bestaande situaties wordt het parkeerareaal niet aangepast aan de actuele normen. Alleen wanneer er sprake is van een grote parkeerdruk in een wijk en de toegepaste norm aanzienlijk afwijkt van de huidige norm kan overwogen worden om parkeerareaal uit te breiden. Bij herinrichtingen of onderhoudswerkzaamheden zullen we de mogelijkheden onderzoeken om, indien nodig, de parkeercapaciteit uit te breiden. Ook wordt naar het parkeerareaal gekeken wanneer er bijvoorbeeld nieuwe functies toegevoegd zijn of er sprake is van een uitzonderlijke situatie.

Hier moet de balans in een betreffende wijk goed in de gaten gehouden worden. Uitbreiding van parkeergelegenheden gaat meestal ten koste van

groenvoorzieningen en/of speelgelegenheden. In het kader van klimaatadaptatie en hittestress is het behoud van groen van groot belang.

Parkeerareaal kan worden toegevoegd om de verkeersveiligheid en/of leefbaarheid te verbeteren (bijv. weghalen van geparkeerde voertuigen langs de rijbaan). Wel is de balans met groen- en speelvoorzieningen hier een belangrijke factor in het afwegingsproces. We proberen om nieuwe parkeervoorzieningen klimaatadaptief in te richten.

11.3. Centrumparkeren

Wierden

In het centrum van Wierden zijn aan de randen grotere parkeergelegenheden aanwezig. In de winkelstraten zijn ook (beperkt) parkeervoorzieningen aanwezig. Deze voorzieningen zijn er in de huidige situatie voor bedoeld voor het kort parkeren. Hier is dan ook een parkeerschijfzone ingesteld.

Verschillende ontwikkelingen in en rond het centrum (nu en in de toekomst) kunnen ertoe leiden dat het parkeren en het verkeer anders wordt vormgegeven. In beginsel willen we dat het kortparkeren ten behoeve van het centrum in het centrum of aan de randen wordt vormgegeven. Om onderscheid te maken



tussen lang- en kortparkeerders kan (net zoals nu) een parkeerschijfzone worden toegepast. Voor langparkeerders (bewoners of werknemers) willen we parkeervoorzieningen vormgeven aan de randen van het centrum.

In de huidige situatie wordt de parkeerdruk als hoog ervaren. We willen daarom een nieuwe parkeervisie voor het centrum van Wierden opstellen. Hierbij is het belangrijk om eerst inzicht te hebben in het gebruik van de huidige parkeervoorzieningen. We willen het huidige gebruik daarom (laten) onderzoeken. Op basis van het huidige gebruik en toekomstige ontwikkelingen kan een nieuwe parkeervisie worden opgesteld. Vindbaarheid van parkeervoorzieningen is hierbij ook een belangrijk aandachtspunt (denk bijvoorbeeld aan parkeerverwijzing).

Enter

Het centrum van Enter is gelegen aan de Dorpsstraat. Grofweg de meeste winkelvoorzieningen zijn (nagenoeg) direct gelegen aan de Dorpsstraat. Langs de Dorpsstraat zijn verschillende parkeervoorzieningen aanwezig. De parkeercapaciteit langs de Dorpsstraat is beperkt. Er zijn ook enkele parkeervoorzieningen beschikbaar; het Middenplein en parkeerterrein aan de Pastoor Heimerikstraat. Een grote trekker voor het winkelend publiek in Enter is de firma Roetgerink Mode en Schoenen. Zij hebben ook verschillende parkeerfaciliteit nabij het pand of in de directe omgeving.

In beginsel vinden we dat het kortparkeren ten behoeve van het centrum langs de Dorpsstraat mogelijk moet zijn. De capaciteit is echter niet heel hoog. Daarom zijn ook andere parkeervoorzieningen beschikbaar. We merken dat nu ook vaak buiten de parkeervakken en op laad- en losplekken wordt geparkeerd. Dit komt de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid niet ten goede.

In de huidige situatie wordt de parkeerdruk als hoog ervaren. We willen daarom een nieuwe parkeervisie/-plan voor de dorpskern van Enter opstellen. Hierbij is het belangrijk om eerst inzicht te hebben in het gebruik van de huidige

parkeervoorzieningen. We willen het huidige gebruik daarom (laten) onderzoeken. Op basis van het huidige gebruik en toekomstige ontwikkelingen kan nieuw plan worden opgesteld. Vindbaarheid van parkeervoorzieningen is hierbij ook een belangrijk aandachtspunt (denk bijvoorbeeld aan parkeerverwijzing).

11.4. Laadvoorzieningen

Wij willen elektrisch rijden stimuleren. Inwoners, forenzen en werkenden uit de gemeente kunnen online een aanvraag indienen voor het plaatsen van een openbare laadpaal bij hen in de buurt. Zo wordt het voor mensen die niet op eigen terrein een laadpaal kunnen plaatsen, aantrekkelijker om toch een elektrische auto aan te schaffen. We participeren hierbij in de regionale laadconcessie.

Wij vinden een efficiënt gebruik van de laadvoorzieningen echter wel belangrijk. Daarom hebben we een strategische plankaart opgesteld. Deze kaart heeft als doel om een logische en efficiënte spreiding van laadvoorzieningen te bewerkstelligen, waarbij we streven naar voldoende laadpalen op onze grotere parkeerplaatsen. Wanneer door bijvoorbeeld een inwoner een laadpaal wordt aangevraagd wordt in eerste instantie gekeken naar de dichtstbijzijnde locatie op de strategische plankaart.

11.5. Fietsparkeren

Om het fietsen te stimuleren is het, naast een goede fietsinfrastructuur, belangrijk dat er voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden voor fietsen zijn bij de herkomst- en bestemmingslocaties; bij openbaar vervoer haltes, winkelcentra, toeristisch rustplaatsen, scholen en bij sportvoorzieningen.

Fietsers moeten hun fiets daar kunnen stallen zonder risico op diefstal of schade; dit is een van de voorwaarden voor daadwerkelijk gebruik van de fiets



als alternatief voor de auto. Ook zorgen goede parkeerplekken voor de fiets voor een verbetering van de buitenruimte doordat het aantal los gestalde of rondslingerende fietsen wordt beperkt.

In de projecten die wij uitvoeren willen wij het fietsparkeren zoveel mogelijk integreren. Dit betekent dat we bij herinrichting goed analyseren welke herkomst en bestemmingslocaties extra fietsparkeerplekken nodig hebben. Daarbij zal ook bekeken worden of het toevoegen van openbare laadvoorzieningen voor de elektrische fiets van toegevoegde waarde is. In dit proces zal er ook aandacht zijn voor het parkeren van 'buitenmodel' fietsen (bijvoorbeeld bakfietsen, duofietsen, driewielers). Hierbij doelen wij op zowel de parkeervoorzieningen op zichzelf als de toegankelijkheid daarvan.

Bij de bushaltes en het station is het daarnaast wenselijk om geregeld weesfietsen te verwijderen (continue actie). Dit geeft een nettere uitstraling en is bovendien bevorderlijk voor de capaciteit van de fietsenstallingen.

Centrum

In het centrum van Wierden zijn verschillende geclusterde locaties voor het parkeren van fietser. Deze zijn niet altijd even logisch. We kijken of we op strategische locaties meer voor fietsparken kunnen realiseren. In Enter geldt dat er weinig fietsparkeervoorzieningen zijn. Waar mogelijk willen we op strategische locaties het fietsparkeren eveneens uitbreiden.



12. Visie op verkeersveiligheid

12.1. Objectieve verkeersonveiligheid

56

Als we kijken naar het aantal ongevallen dat in onze gemeente gebeurt, zien we dat de dalende trend van de eerdere jaren in het algemeen stagneert. Vooral het aantal slachtofferongevallen (afloop met letsel en dodelijke afloop) laat geen dalende trend zien. Dit is zorgelijk.

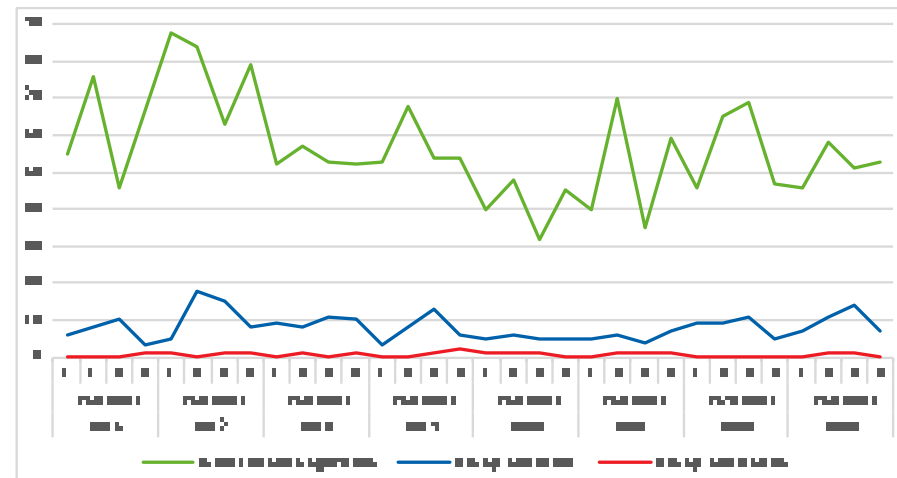
Op welke locaties gebeuren er structureel ongevallen?

Op welke locaties vallen er verkeersslachtoffers

Zijn er aspecten in de inrichting van de weg of de omgeving die een meer verkeersveilige situatie kunnen creëren?

In de hiernaast getoonde grafiek is het aantal ongevallen te zien dat binnen onze gemeentegrenzen gebeurt. Hierin zijn ook de ongevallen opgenomen die gebeuren op bijvoorbeeld de N35, de N350 en de N347. Als we kijken naar het aantal ongevallen op gemeentelijke wegen ligt het aantal ongevallen, logischerwijs, lager. In het vervolg van de verdere analyse blijven we wel kijken naar het totale aantal ongevallen. Zo krijgen we een goed totaalbeeld en krijgen we

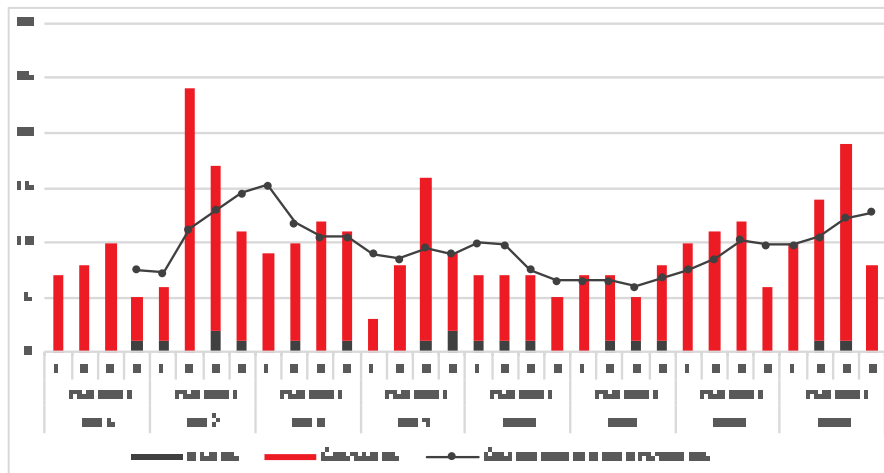
ook zich op de ongevallen die gebeuren op bijvoorbeeld de aansluitingen met Rijkswegen en Provinciale wegen.



Grafiek 1: Ontwikkeling aantal ongevallen



In onderstaande figuur is de ontwikkeling van het aantal slachtoffers in de afgelopen jaren weergegeven.

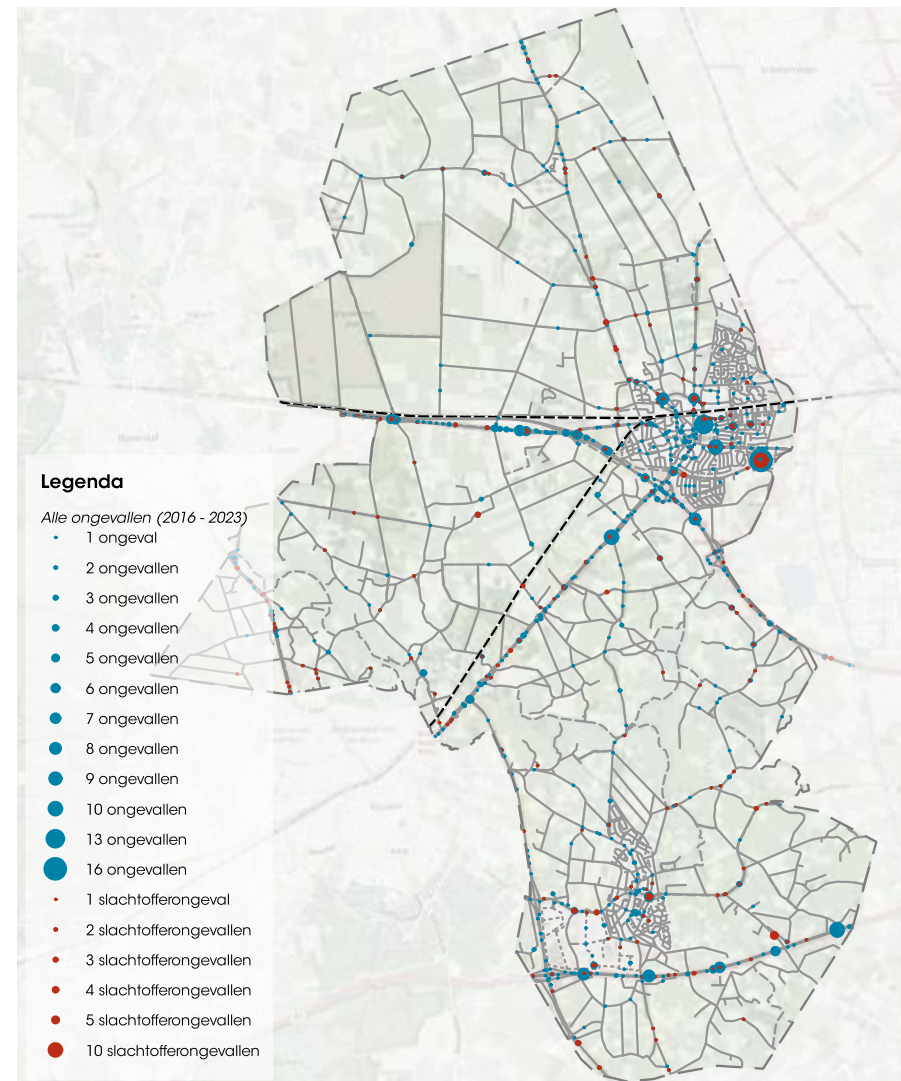


Grafiek 2: Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers

Tabel 2: Afloop ongevallen periode 2014-2020

Jaar	Afloop			Totaal
	ums	letsel	dodelijk	
2016	216	27	1	244
2017	265	46	3	314
2018	174	38	2	214
2019	196	30	3	229
2020	141	21	3	165
2021	179	22	3	204
2022	193	34	0	227
2023	167	39	2	208

* ums: uitsluitend materiële schade



Figuur 26: Alle ongevallen (2016 - 2023)



Uit een verdere analyse valt op dat jongeren in de leeftijd van 18 en 24 jaar en mensen met een middelbare leeftijd (24 tot 59 jaar) veel betrokken zijn bij ongevallen. Kwetsbare verkeersdeelnemers als kinderen en ouderen zijn minder vaak betrokken bij ongevallen, maar blijven wel 'kwetsbaar'. Dit laat mogelijk het effect zien van activiteiten die we binnen onze gemeente organiseren op bijvoorbeeld (basis)scholen en voor ouderen.

Wel zijn er relatief veel fietsers en bromfietzers betrokken bij verkeersongevallen. Veel ongevallen zijn zogenaamde flank-ongevallen. Dat betekent vaak dat deze ongevallen zijn ontstaan naar aanleiding van voorrangkwetsies.

Er zijn binnen onze gemeente een aantal locaties waar structureel meerdere ongevallen gebeuren. Helaas zijn er ook enkele locaties waar veel ongevallen (en met grote impact) zijn gebeurd. Het gaat hierbij om de volgende locaties:

- N35 (Nijverdalsestraat – Nijverdalsestraat – Haarkampsweg
- N35 tussen Nijverdalsestraat (aansluiting Wierden West) en Rijssensestraat (aansluiting Wierden)
- Ronde Rijssensestraat (N350) – Enterweg
- A35, tussen Rijssensestraat en N36
- Bornerbroekseweg, tussen Langevoortweg en Wolfesweg

Wierden:

- Nijverdalsestraat (tussen spoorwegovergang en Jacobsonstraat)
- Dikkensweg tussen Anjelierstraat en Dahliastraat
- Rijssensestraat, tussen Plantsoenlaan en Smeijers-kampstraat
- Kruispunt Almelsestraat – Violierstraat – Eikenlaan
- Anjelierstraat – Kruizemunthof – Dahliastraat
- Ronde Akkerwal - Almelsestraat
- Kruispunt Vriezenveenseweg – Hogeluchtweg - Industrieweg
- Kruispunt Hexelseweg - Industrieweg

Enter

- Kruispunt Bornerbroekseweg – Reggestraat

Buiten de bebouwde kom

- Vriezenveenseweg, tussen Boomsweg en Vlierdijk
- Hexelseweg (N751), tussen Bruinehoopsweg en Heerdinksschotweg
- N35 (Nijverdalsestraat) – Vossenbeltweg – Nottermorsweg



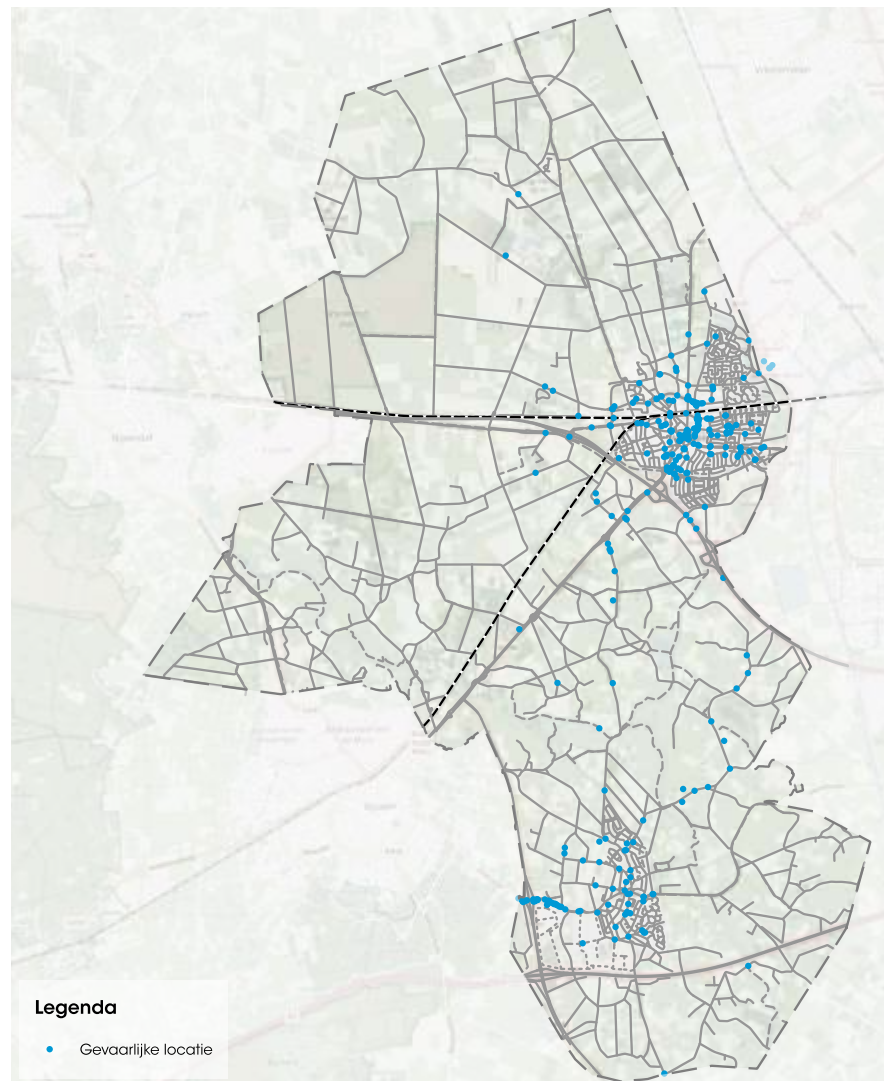
12.2. Subjectieve onveiligheid

Naast de objectieve verkeersonveiligheid ervaren weggebruikers sommige verkeerssituaties ook als gevaarlijk. Dit vinden wij ook een belangrijk onderdeel voor de aanpak van de verkeersonveiligheid. Onze inwoners maken immers dagelijks gebruik van onze infrastructuur. Waar gebruikers zich onveilig voelen, gedragen ze zich vaak ook 'anders' of vermijden juist deze wegsituaties. We willen ook de situaties aanpakken die onveilig worden ervaren.

We hebben in van 2020 een digitale enquête (webtool) opengesteld. Inwoners konden op een (digitale) kaart aanwijzen welke plekken zij onveilig vinden in het verkeer. Door inwoners is de webtool bijna 400 keer ingevuld. Daarnaast krijgen we ook regelmatig meldingen en klachten binnen. In de volgende figuur zijn de locatie weergegeven die als gevaarlijk worden ervaren. Deze geeft een beeld van de locaties (en hoe vaak) die als onveilig worden ervaren.



Figuur 27: Gevaarlijke locaties kernen



Figuur 28: Gevaarlijke locaties

12.3. Sturen op risico's

In de aanpak van de verkeersveiligheid staat de risicogestuurde aanpak centraal. Dit maakt onderdeel uit van het Strategisch plan verkeersveiligheid (SPV, zie ook hoofdstuk 2). Niet meer reactief handelen door te sturen op basis van gegevens over ongevallen, alleen, maar proactief handelen op basis van verschillende en gestructureerde informatiebronnen. Zo worden risico's vooraf in kaart gebracht en kan er gewerkt worden aan het vermijden van ongevallen, in plaats van ongevallen achteraf aan te pakken.

Uit een verder analyse van de ongevallen uit de afgelopen jaren (2016 - 2023), de weginrichting, het gebruik, samenstelling van het verkeer zijn een aantal risicothema's naar voren gekomen. In het kader van een meer risicogestuurde is een verdere analyse gemaakt van de gebeurde ongevallen in de afgelopen jaren (2016 -2023). Voor onze gemeente zijn de prioritaire thema's hiernaast weergegeven in een infographic. Hierna worden deze prioritaire thema's beschreven en zijn er doelstellingen gekoppeld om de veiligheidsrisico's op deze onderwerpen aan te pakken.



- | | | |
|-------------------------------|------------------------------|--------------------------|
| Veilige weginrichting | Kwetsbare verkeersdeelnemers | Afleiding in het verkeer |
| Heterogeniteit in het verkeer | Onervaren verkeersdeelnemers | Snelheid in het verkeer |
| Technologische ontwikkelingen | Verkeersovertraders | Rijden onder invloed |

Figuur 29: **Risicothema's**



Veilige weginrichting

30 km/uur wegen

Onveilige 30 km/u wegen zijn vaak niet of sober ingericht volgens de 'Duurzaam Veilig' principes, wat leidt tot een slechte balans tussen vormgeving, functie en gebruik. Dit heeft negatieve gevolgen op de gereden snelheid en de veiligheid. Daarnaast is er sprake van een hoog risicocijfer.

Doelstellingen	
Inrichting	Inrichting toepassen die past bij 30 km/uur. Vormgeving is nog niet altijd optimaal
Herkenbaarheid	Duidelijke keuzes maken in herkenbare inrichting. <ul style="list-style-type: none"> • Uniformeren oversteekvoorzieningen • Uniformeren inrichting kruispunten. (voorrangsregeling, gelijkwaardig of uitritconstructie)
Aanpak snelheid	Inrichting 30 km/uur wegen optimaliseren door snelheidsremmende maatregelen
Handhaving	Door handhaving op specifiek gevaarlijke punten, verkeers-ongevelligheidsgevoel omlaag proberen te krijgen.

Gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur

Er vinden relatief veel ongelukken plaats en de snelheidslimiet wordt vaak overschreden. Daarnaast is er sprake van een hoog risicocijfer. Met name de wegen waarop veel uitwisseling en menging van weggebruikers plaatsvindt (fiets op rijbaan, langsparkeren, in-/uitritten) i.c.m. een hoge snelheid vallen in negatieve zin op.

Doelstellingen	
Inrichting	Inrichting toepassen die past bij gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur. Vormgeving is nog niet altijd optimaal
Herkenbaarheid	Duidelijke keuzes maken in herkenbare inrichting. <ul style="list-style-type: none"> • Duidelijke verschillen inrichtingskenmerken toepassen tussen gebiedsontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen • Uniformeren oversteekvoorzieningen • Uniformeren inrichting kruispunten. (voorrangsregeling, gelijkwaardig of uitritconstructie) • Uniformeren inrichting rotondes
Aanpak snelheid	<ul style="list-style-type: none"> • Inrichting 50 km/uur wegen optimaliseren door toepassen essentiële herkenbaarheidskennmerken • Daar waar nodig (op drukke kruispunten) snelheidsremmende voorzieningen toepassen
Handhaving	Door handhaving op specifiek gevaarlijke punten, verkeers-ongevelligheidsgevoel omlaag proberen te krijgen.
Kwetsbare verkeersdeelnemers	<ul style="list-style-type: none"> • Aanleg meer vrijliggende fietspaden waar mogelijk. • Afname van uitwisseling en menging van fietsers en landbouwerker i.v.m. snelheid en massaverschillen



80 km/uur wegen

De wegen die onder gemeentelijk beheer vallen zijn, in tegenstelling tot de provinciale 80 km/uur wegen, vaak beperkt ingericht. Voornamelijk de beperkte wegbreedte en geringe obstakelvrije ruimte vormt een risico bij hoge snelheden. Het gaat om de Bornerbroekseweg (tussen Enter en Bornerbroek).

Doelstellingen	
Inrichting	Inrichting toepassen die past bij 80 km/uur. Vormgeving is nog niet altijd optimaal
Herkenbaarheid	Duidelijke keuzes maken in herkenbare inrichting. <ul style="list-style-type: none"> • Uniformeren inrichting kruispunten en aansluitingen zijwegen. • Uniformeren oversteekvoorzieningen
Aanpak snelheid	Inrichting 80 km/uur wegen optimaliseren door toepassen essentiële herkenbaarheidskenmerken
Handhaving	Door handhaving op specifiek gevaarlijke punten, verkeersonveiligheidsgevoel omlaag proberen te krijgen.
Kwetsbare verkeersdeelnemers	<ul style="list-style-type: none"> • Aanleg meer vrijliggende fietspaden waar mogelijk. • Afname van uitwisseling en menging van fietsers en landbouwverkeer i.v.m. snelheid en massaverschillen

Heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer

De samenkomst van zwaar (landbouw)verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers) brengt risico's met zich mee. Deze risico's vinden vooral plaats op wegen die niet of sober zijn ingericht volgens het Duurzaam Veilig principe.

Doelstellingen	
Inrichting	Voorkomen menging met kwetsbare verkeersdeelnemers Aanleg nieuwe fietsinfrastructuur
Herkenbaarheid	Verleggen bestaande routes naar alternatieve routes en deze comfortabel inrichten (verleiden)

Risicogroepen en -modaliteiten

Onervaren verkeersdeelnemers: Jonge automobilisten

Jonge automobilisten overschatten zichzelf vaak en hebben een andere rijstijl dan ervaren autobestuurders. De slachtoffers in de leeftijdscategorie 18-24 jaar zijn vaak als automobilist betrokken bij ongevallen.

Doelstellingen	
Herkenbaarheid	Duidelijke keuzes maken in herkenbare inrichting.
Aanpak snelheid	Inrichting wegen optimaliseren door toepassen essentiële herkenbaarheidskenmerken
Handhaving	Door handhaving op specifiek gevaarlijke punten, verkeersonveiligheidsgevoel omlaag proberen te krijgen.
Educatie	<ul style="list-style-type: none"> • Educatie inzetten • Bereik van campagnes vergroten



Kwetsbare verkeersdeelnemers: Senioren

Door de vergrijzing in Nederland wordt de groep senioren steeds groter en zij worden ook steeds mobieler. Door (langzaam) afnemende vaardigheden en een toenemende fysieke kwetsbaarheid vormen senioren een belangrijke risicogroep, voor de lange en korte termijn.

Doelstellingen	
Educatie	<ul style="list-style-type: none"> Educatie inzetten Bereik van campagnes vergroten

Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietsers

De fiets is een belangrijk vervoersmiddel in de gemeente. De fietser is kwetsbaar door het ontbreken van een kreukelzone. Hierdoor vangt de fietser vaak zelf het grootste deel van een klap op. Aangezien de fietser in de gemeente ook vaak bij ongelukken betrokken is, vormt de fietser een risicogroep.

Doelstellingen	
Inrichting	Verbeteren fietsinfrastructuur
Herkenbaarheid	Duidelijke keuzes maken in herkenbare inrichting. <ul style="list-style-type: none"> Duidelijke inrichtingskenmerken toepassen in relatie tot de positie van fietsers. Daar waar mogelijk fietsvoorzieningen aanleggen Verbeteren oversteekvoorzieningen <ul style="list-style-type: none"> Uniformeren oversteekvoorzieningen
Aanpak snelheid	Inrichting wegen optimaliseren door toepassen essentiële herkenbaarheidskenmerken
Handhaving	Door handhaving op specifiek gevaarlijke punten, verkeersonveiligheidsgevoel omlaag proberen te krijgen.
Educatie	<ul style="list-style-type: none"> Educatie inzetten Bereik van campagnes vergroten

Gedrag individuele verkeersdeelnemer

Rijden onder invloed

Doelstellingen	
Educatie	Educatie inzetten Bereik campagnes vergroten (bewustwording)
Handhaving	Samen met politie locaties acties opzetten over bewustwording, maar tegelijkertijd ook inzetten op handhaving.

Snelheid in het verkeer (30, 60 en 80 km/u wegen)

Doelstellingen	
Educatie	<ul style="list-style-type: none"> Educatie inzetten Bereik campagnes vergroten (bewustwording, inzet smiley)
Handhaving	Bij overlastsituaties overgaan tot handhaving in overleg met politie. Wel na objectieve registratie overlast

Afleiding in het verkeer bij fietsers en automobilisten

Doelstellingen	
Educatie	<ul style="list-style-type: none"> Educatie inzetten Bereik campagnes vergroten (bewustwording)
Handhaving	Afstemming met politie over handhaving



Verkeersovertreeders

Doelstellingen	
Educatie	Samenwerken met inwoners <ul style="list-style-type: none"> Met 'ludieke' acties bewustwording vergroten.
Handhaving	Bij excessen handhaving door BOA's of politie inzetten.

Landbouwverkeer

Doelstellingen	
Educatie	Inzetten extra educatie voor jonge en ervaren bestuurders i.c.m. landbouwvoertuigen

Conclusie

Met deze integrale analyse van ongevallen uit de afgelopen jaren (2016 – 2023), de weginrichting, het gebruik, samenstelling van het verkeer is goed inzicht verkregen op de risicothema's binnen onze gemeente. Veel maatregelen en wensen die we al in onze visie hebben verwoord sluiten aan op de thema's op het gebied van de inrichting van onze wegen. Hiermee is een belangrijke basis aanwezig voor het sturen op de risico's in het verkeer.

Wij willen op het gebied van handhaving meer gaan samenwerken met de politie en rechter inzetten op de risicothema's zoals hierboven beschreven.

12.4. Educatie / Communicatie

Verkeersveiligheid richt zich op mens, voertuig en weg. De activiteiten die zich richten op de mens zijn onverminderd belangrijk. Het gedrag van weggebruikers kan namelijk ook aanleiding zijn tot het ontstaan van verkeersonveiligheid. Afleiding, snelheid en middelengebruik zijn hierbij de belangrijkste

aandachtsgebieden. Al jaren voeren wij diverse educatieprogramma's in onze gemeente. Dit vinden wij ook erg belangrijk.

Met de provincie is afgesproken ieder jaar € 2,- per inwoner te investeren in voorlichting, educatie en gedragsbeïnvloeding. Hiervoor wordt 75% subsidie van de provincie verkregen. Met deze financiële middelen wordt jaarlijks rekening gehouden in onze begroting. Wij willen dan ook deze vorm van voorlichting, educatie en gedragsbeïnvloeding continueren.

Hieronder een globaal overzicht van de verkeerseducatieprojecten die wij, gezamenlijk met VVN en andere bedrijven/instellingen, uitvoeren:

- Leefijdscategorie 0-4 jaar:
 - Jongleren in het verkeer
- Leefijdscategorie 4-12 jaar:
 - Dode Hoek (groepen 7 en 8)
 - ANWB Streetwise (groep 1 t/m 8)
 - Veilig Omgaan Met Opvallend Landbouwverkeer (groepen 7 en 8)
 - MONO 'Stop weg, stap op!' (groepen 7 en 8)
 - Van 8 naar 1 (groepen 7 en 8)
 - Verkeersexamen (groep 7)
- Leefijdscategorie 12-16 jaar:
 - Fietskeuring
 - VEVO-projecten
 - Veilig uitgaan = veilig thuiskomen
- Leefijdscategorie 60+ jaar:
 - Opfriscursus rijvaardigheid
 - Opfriscursus fiets
 - Fietsveiligheidsvoorlichting
 - Scootmobieltraining
 - Caravankeuring
- Verkeersveiligheidsacties:
 - Buurtacties
 - Inzet snelheidsdisplays (DSI's)
- Landelijke campagnes



We willen ons de komende jaren nog meer specifiek richten op de prioritaire doelgroepen die naar voren komen uit de risicoanalyse (beschreven in paragraaf 11.3). We zullen daar beoordelen of verschuiving in de educatieprogramma's plaats moet vinden.

12.5. Speciale locaties

Schoolomgevingen

Bij schoolomgevingen komen vaak in korte tijd veel verschillende vervoerswijzen bijeen. Dit gebeurt tijdens het halen en brengen. Dit kan leiden tot chaotische situaties. Schoolsituaties in bestaande omgevingen kennen vaak problemen die divers van aard zijn. Het is vaak een samenspel van de locatie van de school, de inrichting van de omgeving en het verkeersgedrag.

We willen de bestaande schoolomgevingen veiliger maken. Dit doen we door in de infrastructuur waar nodig maatregelen te treffen. Dit kunnen bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen zijn, maar ook bijvoorbeeld het realiseren van een nieuwe ingang van het schoolplein voor fietsverkeer. Dit willen we samen met de scholen oppakken. We willen daarmee wel dat we dit 'samen' doen. Dus we moeten ook goed aandacht hebben voor de educatieve inzet op de scholen en bijvoorbeeld de inzet van verkeersouders en verkeersbrigadiers.

We willen voor scholen een basispakket aan attentieverhogende maatregelen in de schoolomgeving samenstellen. Denk hierbij aan opvallende elementen in de directe omgeving van de school en bijvoorbeeld het instellen van een 'schoolzone'. Jaarlijks willen we twee schoolomgevingen aanpakken.



Figuur 30: Voorbeelden van attentieverhogende maatregelen in schoolomgevingen

Sportvoorzieningen

Ook bij sportvoorzieningen is er vaak sprake van veel verkeer in korte periodes. Sporters worden gebracht en gehaald of komen zelf vaak met de fiets of auto. Bij sportaccommodaties heeft fietsverkeer de prioriteit. Fietsverkeer wordt zoveel mogelijk gescheiden van het autoverkeer. Er zijn daarnaast goede fietsstallingsplaatsen aanwezig. Met het aanbieden van goede voorzieningen voor de fietsers wordt ook het fietsgebruik gestimuleerd.



WELKOM **W**IERDEN

Uitwerking

Deel II



GEMEENTE **W**IERDEN



WELKOM **W**IERDEN



13. Waar willen we maatregelen nemen?

13.1. Inleiding

In het visiedeel hebben we onze visie op verkeer en vervoer beschreven. Maar hoe bepalen we vanuit onze visie welke maatregelen waar nodig zijn? Hierom hebben we een praktische uitwerking gemaakt van onze visie. Deze uitwerking kan worden gezien als een soort knelpuntenanalyse.

In het visiedeel zijn eigenlijk twee kernelementen te onderscheiden; de visie op verkeersstructuur/weginrichting en verkeersveiligheid. Het verkeersveiligheids onderdeel kent een verdere splitsing in drie onderwerpen:

- Objectieve onveiligheid
- Subjectieve onveiligheid
- Verhoogd risico op onveiligheid

Deze drie onderdelen vormen samen met de visie op de verkeersstructuur/weginrichting de basis voor het aanpakken van locaties.

Visie	Verkeersstructuur / Weginrichting 	Zijn er maatregelen nodig vanuit de inrichting of verkeersstructuur? Op welke locaties komt de inrichting niet overeen met de functie van de weg?
	Objectieve onveiligheid 	Gebeuren er daadwerkelijk ongevallen? Zijn er kwetsbare verkeersdeelnemers betrokken?
	Subjectieve onveiligheid 	Welke locaties vinden gebruikers gevaarlijk? Vinden gebruikers deze locatie gevaarlijk voor kwetsbare verkeersdeelnemers?
Aanpak verkeersveiligheid	Risico op ongevallen 	Is de kans op ongevallen op deze locatie groot, gezien vanuit het huidige gebruik en inrichting?

Figuur 31: Waar willen we maatregelen treffen?



13.2. Aanpassingen in de verkeersstructuur en/of aanpassingen in de inrichting van wegen

In het visiedeel hebben wij onze visie beschreven voor de verschillende netwerken per modaliteit. Hieraan gekoppeld zijn de essentiële herkenbaarheidskenmerken voor de inrichting van de wegen. Vooral voor de, in het visiedeel genoemde, wegen is het nodig om duidelijke keuzes te maken in de weginrichting, maar in sommige gevallen ook in de verkeersstructuur. Knelpunten voorkomend uit de visie vanuit de verschillende netwerken zijn daarom reden om wegen aan te pakken.

13.3. Objectieve verkeersonveiligheid

Er is een analyse op hoofdlijnen gemaakt van alle ongevallenlocaties. Hierbij zijn in elk geval de slachtofferongevallen meegenomen; ongevallen waarbij weggebruikers gewond zijn geraakt of ongevallen met dodelijke afloop. En er is een hoofdanalyse gemaakt van de locaties waar meerdere ongevallen zijn gebeurd.

Voor deze locaties willen we graag verder onderzoeken en analyseren, dus bij de daadwerkelijke uitwerking van oplossingen, of er aspecten zijn in de inrichting van de weg die aanleiding kunnen geven voor de ongevallen. Waar mogelijk willen we maatregelen treffen waardoor er op die locaties in de toekomst minder ongevallen gebeuren.

13.4. Subjectieve verkeersonveiligheid

Onze inwoners hebben bijna 400 locaties aangegeven die als onveilig worden ervaren. Daarnaast krijgen we ook met regelmaat vragen en klachten binnen. Als we naar overall naar de resultaten kijken, komen enkele 'bekende' knelpunten naar boven.

Enkele onderwerpen die veel zijn aangegeven door inwoners en waarvan zij vinden dat er meer aandacht aan moet worden besteed:

- Veiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers)
- Verkeersveiligheid op kruispunten
- Snelheid van verkeer

Locaties die door (meerdere) inwoners en gebruikers als gevaarlijk worden ervaren willen wij graag verder analyseren. Deze locaties nemen we dan ook op als knelpunt.

13.5. Verhoogd risico op onveiligheid

In de aanpak van de verkeersveiligheid staat de risicogestuurde aanpak centraal. Dit maakt onderdeel uit van het Strategisch plan verkeersveiligheid (SPV, zie ook de hoofdstukken 2 en 12 van het visiedeel). We willen proactief handelen op basis van verschillende en gestructureerde informatiebronnen. Een verdere analyse van de combinatie van de huidige weginrichting, de ongevallen uit de afgelopen jaren, het gebruik, de samenstelling van het verkeer zijn, naast de in de visie genoemde risicothema's verder uitgewerkt per specifieke locatie.



13.6. Hoe bepalen we waar we maatregelen willen nemen?

Door de hiervoor genoemde basis-onderdelen als 'lagen' op elkaar te leggen hebben we inzicht verkregen in de locaties waar maatregelen gewenst zijn. Op deze locaties zouden we logischerwijs maatregelen willen nemen. Vervolgens hebben we voor deze locaties, waar mogelijk, in hoofdlijnen bepaald welke maatregel we daar wenselijk vinden.





14. Wierden

14.1. Verkeersstructuur en weginrichting

Hoofdwegen

In Wierden geldt dat nog niet alle gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur ook daadwerkelijk deze snelheid hebben. De inrichting is daar in veel gevallen ook (nog) niet naar. Ze hebben in veel gevallen nog relatief brede rijlopers en smalle fietsvoorzieningen. Een lagere snelheid, een goede positie voor de fietsers en veilige inrichtingen van kruispunten zijn op deze wegen van belang. Het gaat hierbij om de Rijssenseweg, Stouweweg, Vriezenveenseweg, Hexelseweg/De Marke, Industrieweg, Aadorpsweg en Nijverdalsestraat. De route Akeleistraat – Anjerlierstraat is nu ook divers ingericht. We willen deze route meer inrichting als verzamelende en ontsluitende weg.

In het algemeen geldt dat we op deze wegen op de kruispunten de snelheid willen remmen. Dat wil zeggen dat we hier in principe plateaus willen aanleggen. Voor fietsers willen we graag een oversteek in twee fasen realiseren, zodat er veilig kan worden overgestoken.

Wierden-West

In Wierden-West zien we dat de Kruissteenweg een belangrijke verbindende functie vervult. Deze weg is ingericht als erftoegangsweg en op de meeste

kruispunten zijn snelheidsremmende maatregelen genomen. Verder is in de Stamanstraat eenrichtingsverkeer ingesteld. Dit om te voorkomen dat deze weg wordt gebruikt als snelle verbinding door de kern Wierden richting het noorden. We denken echter ook dat bij aanpak van de N35 deze 'doorgaande' route door de kern zal afnemen.

Wierden-Oost

De Akeleistraat en Anjelierstraat vormen de meer doorgaande route door de wijk. Deze zijn echter niet als zodanig vormgegeven. We willen op deze route de fietsers meer ruimte bieden en op de belangrijkste kruispunten de snelheid verminderen. Verschillende kruispunten zijn nu 'ruim' opgezet. Dit komt de overzichtelijkheid, snelheid en daarmee de verkeersveiligheid niet ten goede.

De Maaten/De Aa

De Grote Maatweg is een meer verzamelende weg voor de wijk. Deze is nu ingericht met hele smalle fietssuggestiestroken. Daarvoor ook vaak op geparkeerd. Het is wenselijk om deze weg smaller in te richten. Fietsvoorzieningen zijn niet per se noodzakelijk. Een oplossing voor het parkeren langs de weg is wel wenselijk. De overige wegen in de wijk wordt ook veel geparkeerd langs de rijbaan. Dit is niet altijd hinderlijk, maar zorgt er soms wel voor dat verkeer op elkaar moet wachten.



De Stouwe

De wijk De Stouwe is een zogenaamde 'bloemkool'-wijk qua verkeersstructuur. In het algemeen geldt dat de wegen in de wijk relatief korte rechtstanden hebben en dat daarmee de snelheid van het verkeer wordt beperkt. Op enkele strategische locaties is een aanvullende snelheidsremmende maatregel wenselijk.

Hooilanden

De Schering kenmerkt zich als doorgaande route door de wijk Hooilanden. Deze weg is in de huidige situatie vormgegeven met smalle fietsstroken. De inrichting sluit niet volledig aan bij de functie van een erftoegangswegen. In principe horen hierbij alle kruispunten gelijkwaardig te zijn. De doorsteken voor fietsers op de Schering bij de afwijkende autostructuur leiden soms tot gevaarlijke situaties leiden. Ze hebben echter wel een snelheidsremmende werking.

Zuidbroek

De Akkerwal vormt de toegangsweg tot de wijk Zuidbroek en kent een maximumsnelheid van 30 km/uur. De inrichting is echter heel basic. Datzelfde geldt voor de aansluitingen op de Akkerwal. Het is wenselijk om deze aansluiting wat robuuster vorm te geven en de oversteek voor fietsers comfortabeler te maken. Kenmerken is dat op wegen en kruispunten in de wijk geen snelheidsremmende maatregelen aanwezig zijn. Dit leidt in sommige gevallen tot hogere snelheden. Het is wenselijk om op enkele strategische locaties een snelheidsremmende maatregel te nemen.

Bedrijventerreinen

Voor de bedrijventerreinen zijn en blijven een goede aansluiting op het hoofdwegennet van belang. We zien dat de wegen op de bedrijventerreinen ook onderdeel uitmaken van de hoofdwegenstructuur van de kern Wierden. Dat betekent dat een goede en veilige weginrichting van belang is. We willen op deze wegen de fietsers een betere positie geven door bredere fietsstroken aan te leggen. Daarnaast willen we op de kruispunten zorgen voor een lagere snelheid

van het verkeer door het aanbrengen bijvoorbeeld plateaus en/of middengeleiders.

Centrum

Het centrum van Wierden is toegankelijk voor autoverkeer. We zien daarbij ook dat dit tegelijkertijd ook knelpunten met zich meebrengt. De straten zijn relatief smal. Hierdoor komen fietsers (en soms voetgangers) in de knel. We merken ook dat bezoekers die met de auto komen, hun voertuig graag vlakbij de winkels willen parkeren. Hierbij wordt ook gebruik gemaakt van bijvoorbeeld het trottoir. We willen dat bezoekers in hoofdzaak parkeren op de grotere parkeervoorzieningen aan de randen van het centrum. De loopafstanden zijn vanuit al deze voorzieningen acceptabel.

Daarnaast spelen er in en rond het centrum van Wierden verschillende ontwikkelingen. In de centrumvisie zijn ook verschillende doelen geformuleerd. Eén daarvan is het creëren van een ontmoetingsplein. Welke effecten dit heeft op de verkeer en bereikbaarheid is niet bekend.

Fietsnetwerk

In Wierden zien we dat het fietsnetwerk voor een groot deel gelijk is aan de hoofdwegenstructuur. De routes langs de hoofdwegen vormen vaak ook de kortste verbindingen. Goede fietsvoorzieningen langs deze hoofdwegen zijn dan ook van groot belang. We zien in de huidige situatie dat veel fietsstroken nog erg smal zijn vormgegeven. Dit willen we graag aanpakken zodat de fietsers een betere positie op de rijbaan krijgen.

De Weusteweg vormt een belangrijke fietsverbinding in noord-zuid richting. De oversteken van deze fietsroute over de hoofdwegen verdienen daarbij aandacht.

De fietsroute via de Van Kregten Tunnel en de aansluitingen op de verkeersstructuur daar vormen een belangrijk aandachtspunt. Op de rotonde Van



Kregten Tunnel – Anjelierstraat – Dikkensweg – Stationsplein maken fietsers gebruik van de rijbaan. Dit levert vaak onveilige situaties op. Fietsers bevinden zich vaak in de 'dode' hoek van automobilisten. Het is wenselijk om te onderzoeken of vrijliggende fietspaden mogelijk zijn. Het kruispunt Van Kregten Tunnel – Nijverheidsstraat – Hogeluchtweg wordt ook als erg onveilig ervaren.

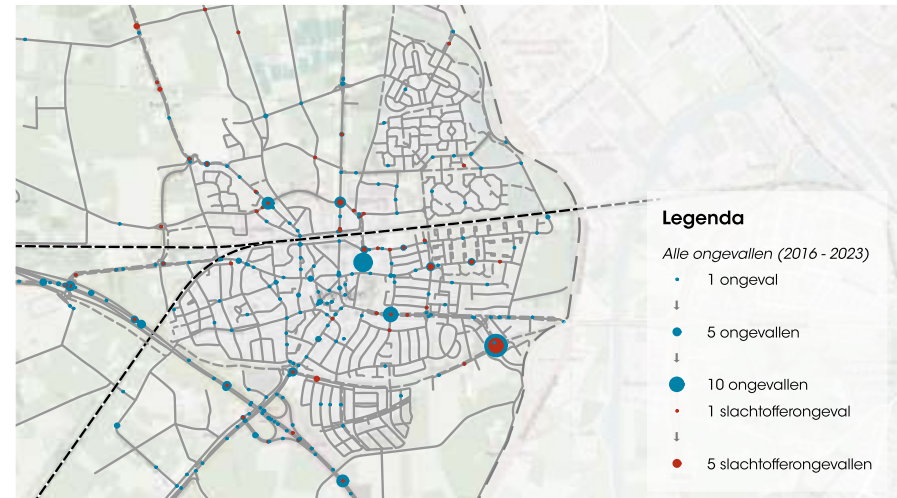
We willen ook de fietsverbinding richting het sportpark Het Lageveld verbeteren. De route via de Ambachtsweg en 2^e Lageveldseweg willen we volledig inrichting voor fietsverkeer. We onderzoeken of we autoverkeer en fietsverkeer van en naar het sportpark volledig van elkaar kunnen scheiden.

De F35 vormt een belangrijke fietsschakel in heel Twente. De realisatie tussen Wierden-West en Nijverdalen is gekoppeld aan de verbreding van de N35. De oversteken bij de rotondes Rijssensestraat en Almelosestraat zijn recent verbeterd. Deze oversteken blijven een aandachtspunt vormen.

14.2. Objectieve onveiligheid

In Wierden zijn er enkele locaties waar structureel meerdere ongevallen zijn te betreuren. Het gaat hierbij om de volgende locaties:

- Nijverdalsestraat (tussen spoorwegovergang en Jacobsonstraat)
- Dikkensweg tussen Anjelierstraat en Dahliastraat
- Rijssensestraat, tussen Plantsoenlaan en Smeijers-kampstraat
- Kruispunt Almelosestraat – Violierstraat – Eikenlaan
- Anjelierstraat – Kruizemunthof – Dahliastraat
- Kruispunt Vriezenveenseweg – Hogeluchtweg - Industrieweg
- Kruispunt Hexelseweg - Industrieweg

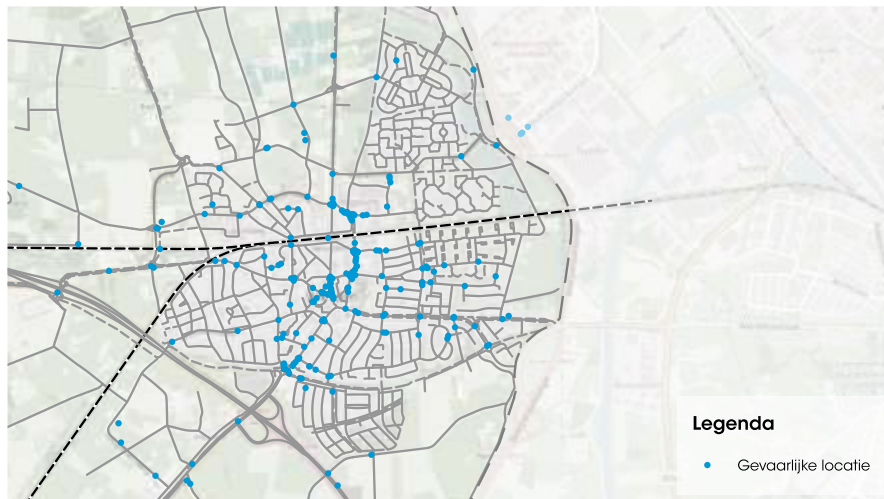


Figuur 32: Alle ongevallen 2016 – 2023 (Wierden)



14.3. Gevaarlijke punten

Uit de inventarisatie van gevaarlijke locaties komen veel knelpunten naar voren. De verkeerssituatie en -structuur in het centrum wordt veel als onveilig ervaren. De knelpunten richten zich volgens onze inwoners vooral op het parkeren en de hoeveelheid verkeer in het centrum. De route Appelhofstraat, Dikkensweg en de daaraan gelegen kruispunten worden ook veel genoemd. Evenals de aansluitingen rondom de Van Kregten Tunnel.



Figuur 33: Gevaarlijke locaties (Wierden)

14.4. Verhoogd risico op onveiligheid

Voor de gecategoriseerde gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur aandacht in het kader van de risicogestuurde aanpak. De inrichting, en dan vooral de positie van de fietsers ten opzichte van het autoverkeer vraagt op dit type wegen aandacht. Verder is ook op verschillende kruispunten aandacht nodig in het

kader van risico op onveiligheid. Het gaat hier dan vooral om de snelheid van het autoverkeer en de positie van de fietsers.

De rotonde Van Kregten Tunnel – Anjelierstraat – Dikkensweg – Stationsplein en het kruispunt Van Kregten Tunnel – Nijverheidsstraat – Hogeluchtsweg is een belangrijk aandachtspunt.

14.5. Maatregelenpakket – Wat gaan we doen?

In de volgende figuur zijn de knelpunten op de verschillende locaties weergegeven. Dit zijn locaties waar maatregelen gewenst zijn. In de bijlage is een volledige lijst opgenomen. Deze voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen worden in het ontwerpproces verder uitgewerkt.

Hierna beschrijven we nog enkele hoofdpunten die volgens ons specifieke aandacht verdienen.

Aanpak gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur

Zoals in het visiedeel al is aangegeven is herkenbaarheid en duidelijkheid een belangrijk item. Daarom willen we vooral ook insteken op de herkenbaarheid van wegen. De inrichting van de gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur vinden we daarbij belangrijk. Hier worden, waar mogelijk, brede fietsstroken aangebracht en worden aanvullend snelheidsremmende maatregelen toegepast op en rondom de kruispunten, om de snelheid van het autoverkeer te temperen en de oversteekbaarheid te verbeteren.

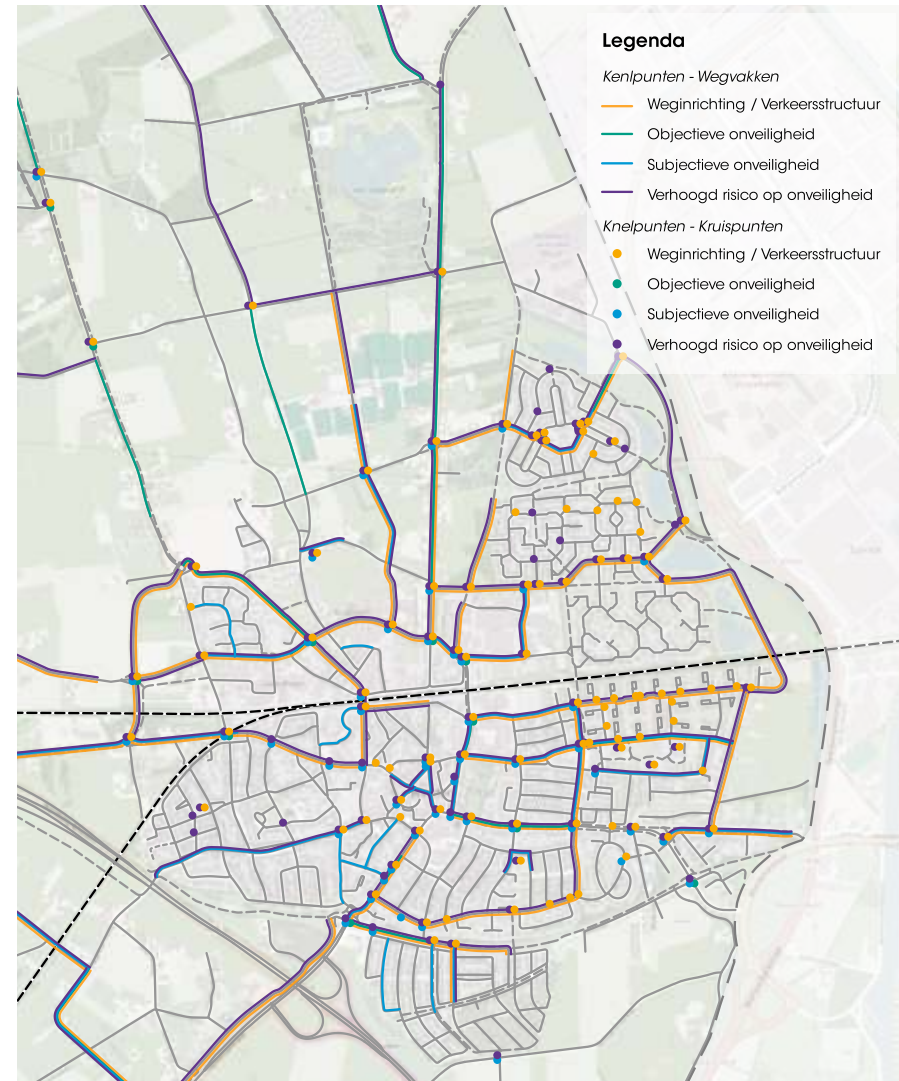


Inrichting fietsstructuur rondom Van Kregten Tunnel

De fietsstructuur en de verkeersmaatregelen rondom de aansluitingen bij de Van Kregten Tunnel vormen een belangrijk knelpunt. We willen onderzoek doen naar de mogelijkheden om de structuur duidelijker en veiliger te maken. Dit vergt naar verwachting meer van de openbare (en particuliere) ruimte.

Verkeer in en rond het centrum

Verschillende (nieuwbouw) ontwikkelingen in en rond het centrum maken dat er goed naar de verkeersstructuur gekeken moet worden. Veel gebruikers ervaren in de huidige situatie ook veel knelpunten. Op enkele plekken kan de inrichting bijvoorbeeld logischer. Het parkeren vormt ook een belangrijk aandachtspunt. We willen daarom onderzoek doen naar het daadwerkelijke gebruik en de parkeerbehoefte. Dit vormt de basis voor eventuele verdere ingrepen en ontwikkelingen.



Figuur 34: Knelpuntenlocaties – locaties waar maatregelen gewenst zijn



15. Enter

15.1. Verkeersstructuur en weginrichting

In Enter geldt dat nog alle gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur ook daadwerkelijk deze snelheid hebben. Het gaat hierbij om de Bornerbroekseweg en de Rijssenseweg. Voor de Bornerbroekseweg geldt dat in het kader van de nieuwbouw van de scholen op de hoek Bornerbroekseweg – Sportlaan een plan is gemaakt voor herinrichting. Belangrijk hierbij is de snelheidsremming van het verkeer en de oversteekbaarheid van fietsers en voetgangers. Bij het ontwerp is ervoor gekozen om de bestaande fietspaden te handhaven. Dit past in beginsel niet binnen de kaders van de gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur. Specifieke aandacht moet daarbij gaan naar de overgang van vrijliggende fietspaden naar fietsvoorzieningen op de rijbaan ter hoogte van de Reggestraat. Want op het westelijke deel van de Bornerbroekseweg zijn geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig.

Voor de Rijssenseweg geldt dat specifieke aandacht moet uitgaan naar de snelheid van het verkeer en de positie van de fietsers. Op verschillende locaties vormen dit knelpunten.

De Dorpsstraat vervult in Enter een belangrijke functie. Deze vormt een lint van noord naar zuid door het gehele dorp. Veel interne en externe

verkeersbewegingen verlopen via de Dorpsstraat. De Dorpsstraat vormt tegelijkertijd ook het centrum van Enter en heeft een woonfunctie. De inrichting als verblijfsgebied is dan ook op zijn plaats. De snelheid van het verkeer is een belangrijk aandachtspunt. Er zijn weinig snelheidsremmende voorzieningen aanwezig.

De Reggestraat vormt een verbinding parallel aan de Dorpsstraat. We zien dat het zuidelijke deel van de Reggestraat ook veel door doorgaand verkeer gebruikt. Deze weg is over de gehele lengte breed en er zijn weinig snelheidsremmende voorzieningen aanwezig. Hier is aandacht voor nodig.

Doorgaand (vracht- en landbouw)verkeer in het zuidelijk deel van Enter vormt een van de belangrijkste knelpunten in het dorp. Relatief veel vracht- en landbouwverkeer maakt gebruik van de Dorpsstraat en Reggestraat om zo richting de N347 of Bornerbroek te rijden. Ook wordt de route via de Rondweg geregeld gebruikt. Zoals in het visiedeel al is aangegeven, vergt dit nog wel nader onderzoek en verkenning van mogelijkheden.

Centrum

In het centrum van Enter is vooral parkeren een issue. Er zijn langs de Dorpsstraat verschillende laad- en losplekken gerealiseerd. Deze worden in de praktijk



echter vaak gebruik voor het parkeren ten behoeve van 'kleine' boodschappen. Hierdoor moet vrachtverkeer vaak laden en lossen op de rijbaan. De parkeervoorzieningen met grotere capaciteit liggen meer 'achter' de winkelvoorzieningen (bijvoorbeeld Het Middenplein). Deze voorzieningen worden als 'te ver' bevonden voor het doen van kleine boodschappen.

Bedrijventerreinen

Voor de bedrijventerreinen zijn en blijven een goede aansluiting op het hoofdwegennet van belang. Met de Rondweg als mogelijke uitbreidingslocatie voor het bedrijventerrein zal verdere aandacht moeten worden besteed aan de ontsluiting van dit gebied. Dit ook gezien de bestaande knelpunten langs de Rondweg. De verbinding tussen Het Vonder en De Elsmoat is onvoldoende vormgegeven. Het is wenselijk deze aansluiting te verbeteren.

Fietsnetwerk

Op de hoofdwegenstructuur is aandacht nodig voor de positie van fietsers op de rijbaan. De snelheid van het passerende autoverkeer is vooral een belangrijk aandachtspunt.

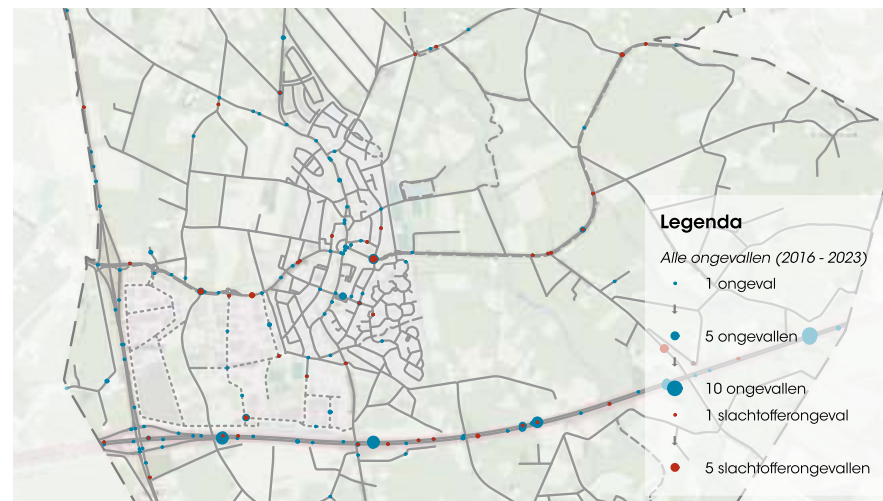
In het kader van de nieuwbouw scholen op de hoek Bornerbroekseweg – Sportlaan is het wenselijk om enkele locaties buiten de directe schoolomgeving aanvullende veiligheidsmaatregelen (bijvoorbeeld plateaus) te realiseren. Dit om de veiligheid en oversteekbaarheid op bijvoorbeeld de Dorpsstraat te verbeteren.

We zien daarnaast ook kansen om een fietsverbinding tussen de zuidelijke wijken van Enter en De Elsmoat te ontwikkelen. Verder onderzoek moet uitwijzen of dit haalbaar is. Voor fietsers is daarnaast de rotonde Rijssenseweg – De Bleek een belangrijk aandachtspunt.

15.2. Objectieve onveiligheid

In Enter valt vooral de onveiligheid op het kruispunt Bornerbroekseweg – Reggestraat op. Bij de beoogde herinrichting van de Bornerbroekseweg zijn al verbetervoorstellen gedaan. Verder gebeuren er meerdere ongevallen op de volgende locaties:

- Kruispunt Rijssenseweg – Rondweg
- Kruispunt Bornerbroekseweg – Dorpsstraat – Rijssenseweg
- Rijssenseweg (tussen Het Vonder en Stationsweg)
- Rtonde Rijssenseweg – De Bleek
- Kruispunt(en) N347 – Rijssenseweg

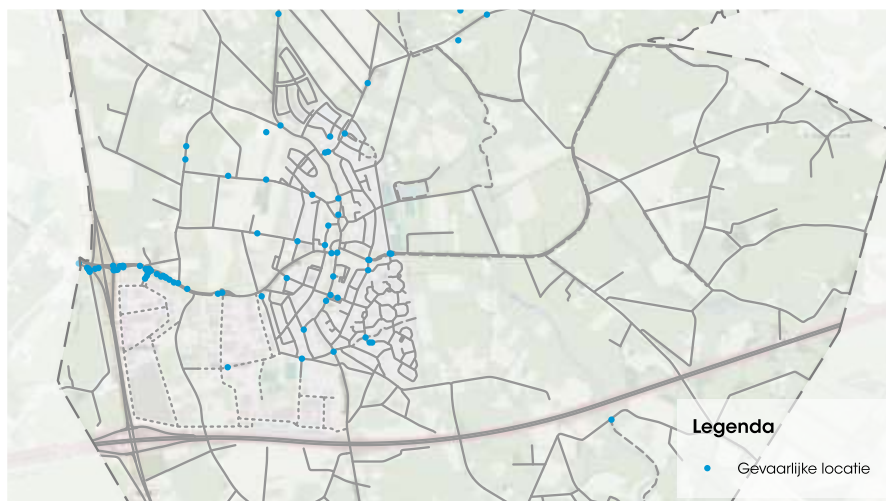


Figuur 35: Alle ongevallen 2016 – 2023 (Wierden)



15.3. Gevaarlijke punten

Uit de inventarisatie van gevaarlijke locaties komen veel 'bekende' knelpunten naar voren. Voor de locatie rondom de rotonde Rijssenseweg – De Bleek en de situatie rondom de op- en afritten van de N347 komen naar voren.



Figuur 36: Gevaarlijke locaties (Wierden)

15.4. Verhoogd risico op onveiligheid

Voor de gecategoriseerde gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur verdienen aandacht in het kader van de risicogestuurde aanpak. De inrichting, en dan vooral de positie van de fietsers ten opzichte van het autoverkeer vraagt op dit type wegen aandacht.

Het doorgaande (vracht- en landbouw)verkeer door de kern Enter vormt ook een aandachtspunt. Dit evenals de snelheid van het verkeer. Op de meer

doorgaande/verzamelende wegen zijn maar beperkt snelheidsremmende maatregelen aanwezig.

15.5. Maatregelenpakket – Wat gaan we doen?

In de volgende figuur zijn de knelpunten op de verschillende locaties weergegeven. Dit zijn locaties waar maatregelen gewenst zijn. In de bijlage is een volledige lijst opgenomen. Deze voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen worden in het ontwerpproces verder uitgewerkt.

Hierna beschrijven we nog enkele hoofdpunten die volgens ons specifieke aandacht verdienen.

Aanpak gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur

Zoals in het visiedeel al is aangegeven is herkenbaarheid en duidelijkheid een belangrijk item. Daarom willen we vooral ook insteken op de herkenbaarheid van wegen. De inrichting van de gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur vinden we daarbij belangrijk. Hier worden, waar mogelijk, brede fietsstroken aangebracht en worden aanvullend snelheidsremmende maatregelen toegepast op en rondom de kruispunten, om de snelheid van het autoverkeer te temperen en de oversteekbaarheid te verbeteren.

De inrichting van de Bornerbroekseweg verdient ook verdere aandacht. Dit omdat ervoor is gekozen om op het oostelijke deel de vrijliggende fietspaden te behouden.

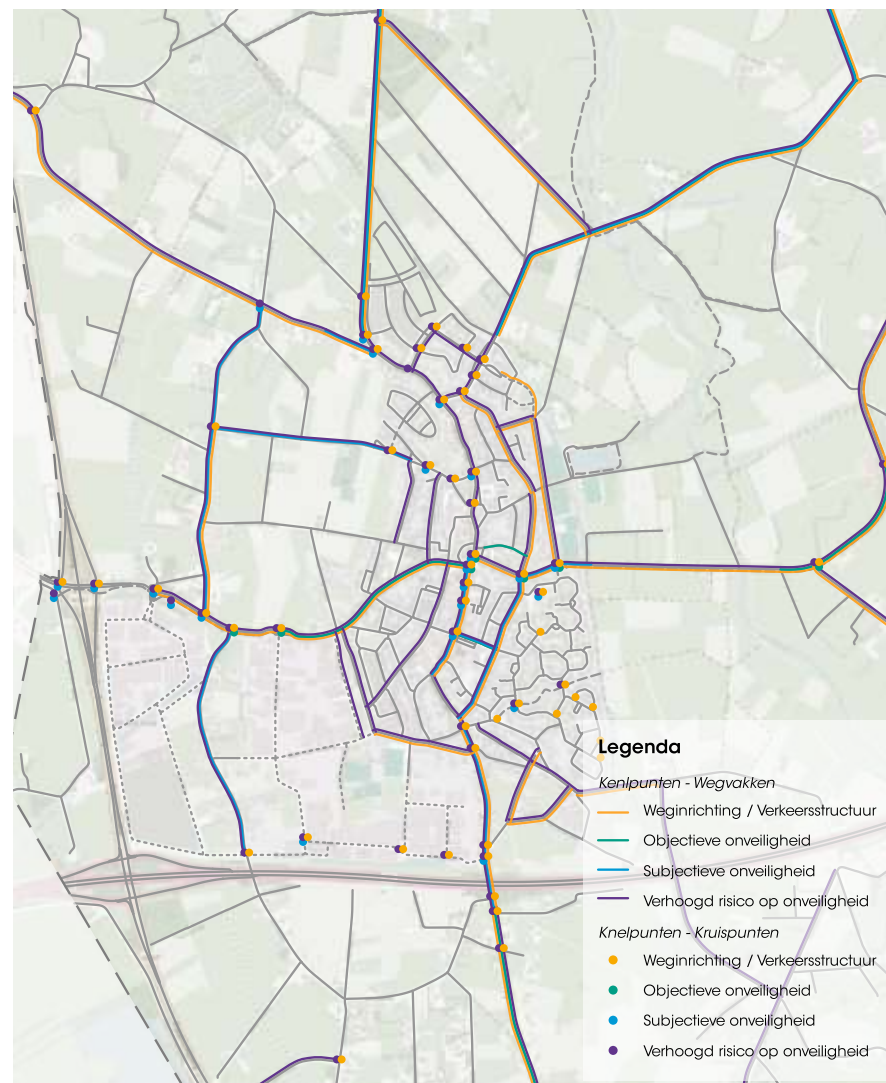
Parkeren in het centrum

Het parkeren vormt ook een belangrijk aandachtspunt. We willen graag onderzoek doen naar het daadwerkelijke gebruik en de parkeerbehoefte. Dit vormt de basis voor eventuele verdere ingrepen en ontwikkelingen. Dit om de ervaren overlast rond onder andere de laad- en losvoorzieningen op te lossen.



Aanpak doorgaand verkeer

Vooral de routes door de kern van en naar de Goorseweg zorgen voor veel overlast. Veel vracht- en landbouwverkeer maakt gebruik van de Dorpsstraat en Reggestraat om zo richting de N347 of Bornerbroek te rijden. Ook wordt de route via de Rondweg geregeld gebruikt. We willen hiervoor een plan opstellen om deze route te verbeteren.



Figuur 37: Knelpuntenlocaties – locaties waar maatregelen gewenst zijn



16. Buitengebied

16.1. Verkeersstructuur en weginrichting

Hoge Hexel

De N751 (Hexelseweg) loopt door het dorp. De bebouwing is meer aan de westzijde van de weg gelegen. De N751 (Hexelseweg) heeft binnen de bebouwde kom niet een 'dorpse' inrichting. Dit willen we graag (samen met de provincie) aanpakken. Ditzelfde geldt ook voor de Piksenweg en de aansluiting van deze weg op de N751 (Hexelseweg). Deze aansluiting en de Piksenweg zijn nogal breed en ruim opgezet.

Buitengebied

Buiten de bebouwde kom vormen in het hele buitengebied de erftoegangswegen 1 een aandachtspunt. We willen op deze wegen de positie van fietsers verbeteren. Ander belangrijk aandachtspunt is de snelheid van het verkeer. Op veel wegen wordt relatief hard gereden. Dat brengt risico's met zich mee. Wegen waar het vooral om gaat zijn:

- Bekkenhaarsweg
- Piksenweg
- Enterweg/Wierdensestraat
- Goorseweg

- Klokkendijk
- Zunaweg

Op dit moment worden al maatregelen uitgevoerd op de Ypeloweg. Hierbij wordt een vrijliggend fietspad gerealiseerd en aanvullende snelheidsremmende maatregelen op de rijbaan.

In het algemeen is snelheid een belangrijk aandachtspunt op de wegen in het buitengebied. Daarbij ook de snelheid op en rond de kruispunten. We zien dat veel kruispunt relatief ruim zijn vormgegeven. Om de snelheid van het verkeer a te remmen is wenselijk om de kruispuntvlakken klein te houden. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met de doorgang voor landbouw- en vrachtverkeer. Dit kan bijvoorbeeld door bermverharding (bijvoorbeeld grastonstenen) toe te passen.



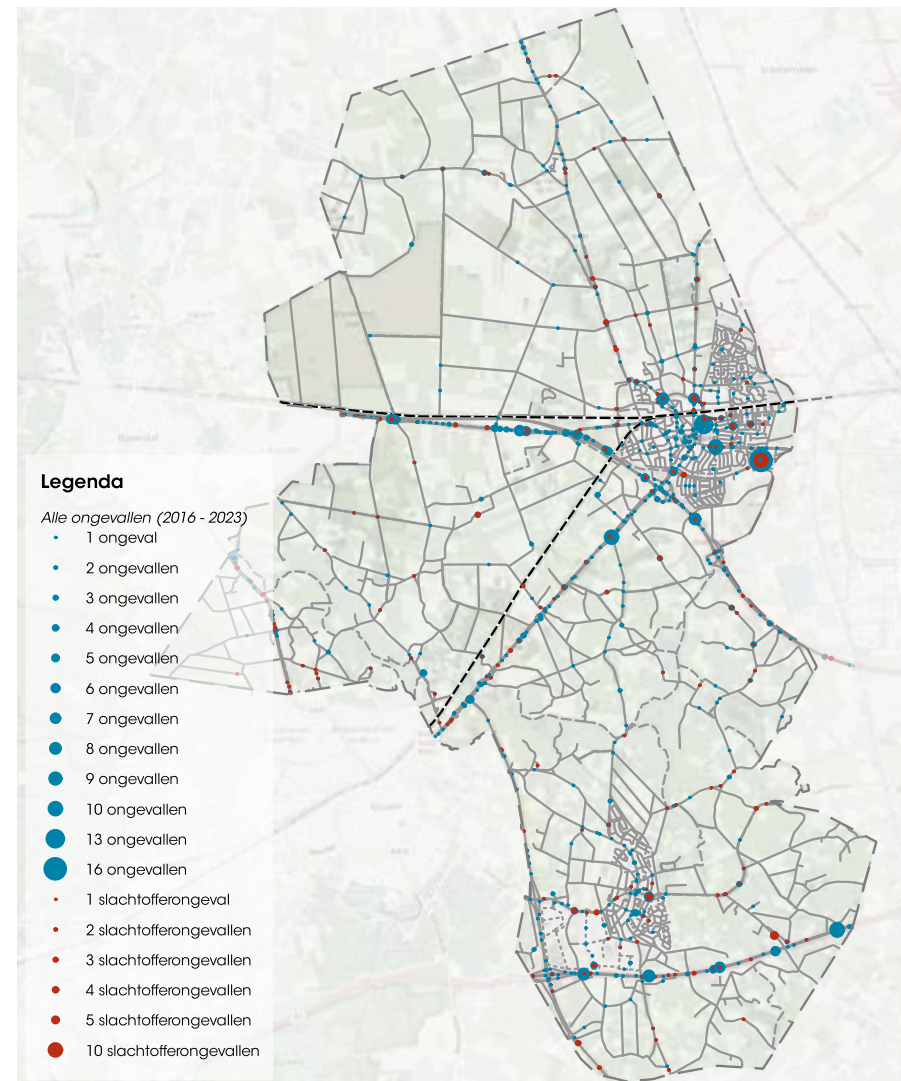
16.2. Objectieve onveiligheid

Hoge Hexel

In en om Hoge Hexel zijn enkele ongevallen gebeurd op de N751 (Hexelseweg). Er zijn geen specifieke locaties waar structureel meerdere ongevallen gebeuren.

Buitengebied

De ongevallen in het buitengebied gebeuren redelijk verspreid. Er zijn wel verschillende routes, waar meerdere ongevallen gebeuren, die opvallen. Het gaat hierbij vooral om de verzamelende en ontsluitende wegen in het buitengebied. De routes van en naar Enter en de Piksenweg en Bekkenhaarsweg vallen hierbij op.



Figuur 38: Alle ongevallen 2016 - 2023



16.3. Gevaarlijke punten

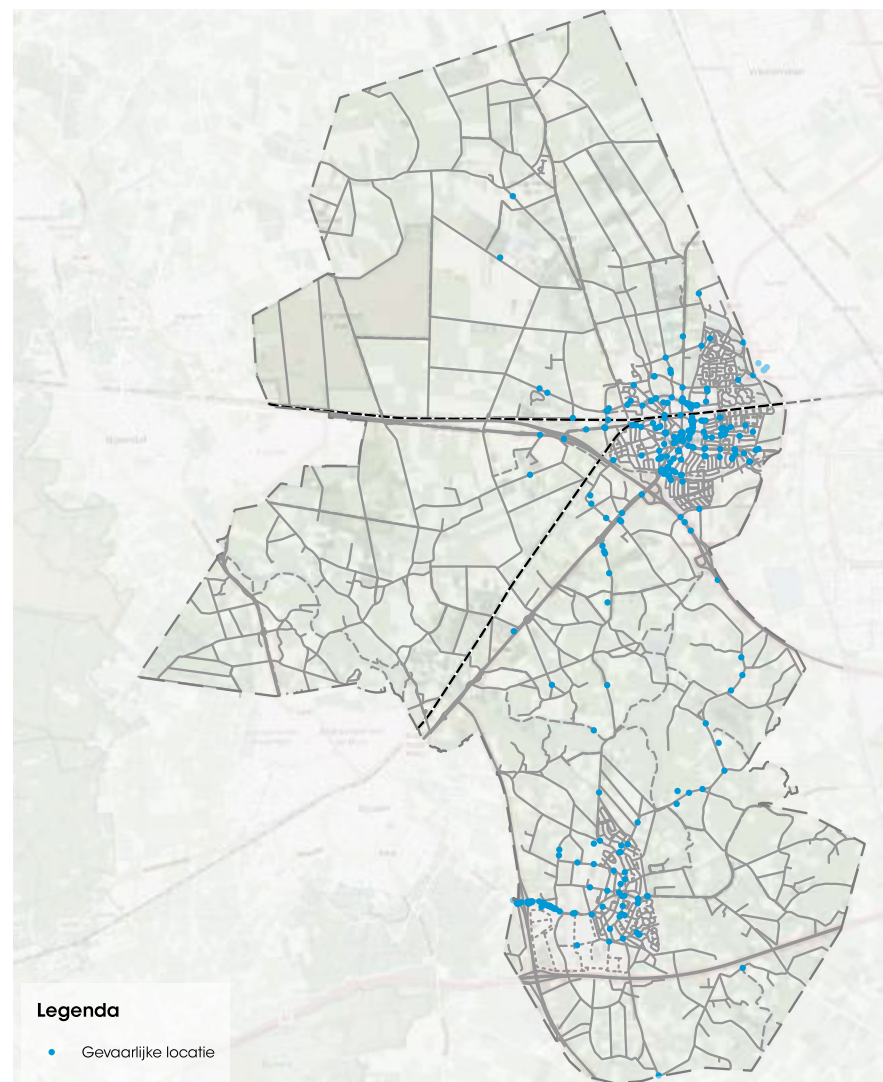
De locaties die gevaarlijk worden gevonden in het buitengebied zijn weergegeven in de figuur hiernaast. Deze locaties liggen redelijk verspreid. Hier vallen eveneens de routes van en naar Enter op. Ook wordt de Klokkendijk als gevaarlijk ervaren. Hier is tijdens de spitsperiodes een geslotenverklaring van kracht. Echter wordt er nog geregeld gebruik van gemaakt.

16.4. Verhoogd risico op onveiligheid

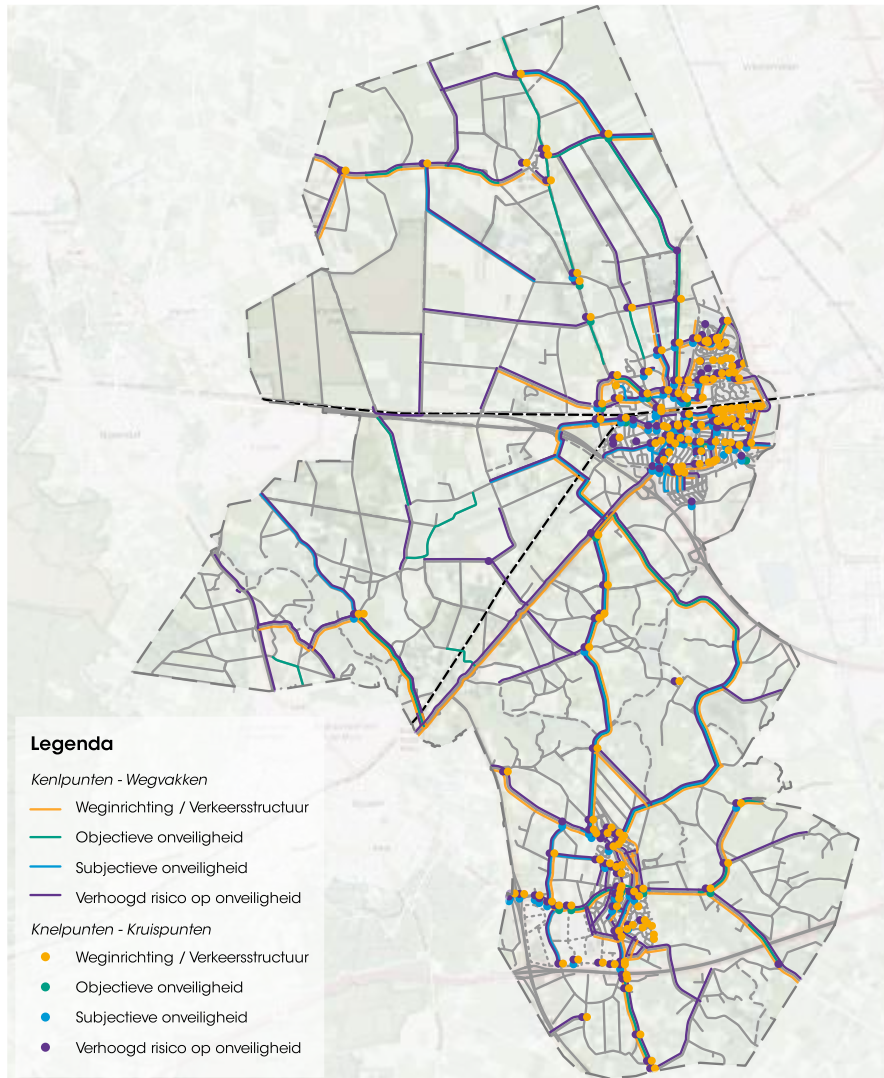
De veiligheidsrisico's in dit gebied hebben vooral betrekking op de gereden snelheden van het autoverkeer. Veel wegen kennen langere rechtstanden met vaak ook nog voldoende doorzicht. Dit maakt dat bijvoorbeeld kruispunten of situaties die attentie van de weggebruikers vragen vaak laat opvallen. Het is dan ook zaak om maatregelen te treffen die de snelheid van het verkeer doen verlagen en de opvallendheid van 'bijzondere' situaties te verbeteren.

16.5. Maatregelenpakket - Wat gaan we doen?

We richten ons in eerste instantie op de belangrijkste verzamelende en ontsluitende wegen in het buitengebied. Het gaat hierbij dan vooral om de route van en naar Enter, de Piksenweg en de Bekkenhaarsweg. We willen hier de positie van fietsers verbeteren door het aanbrengen van brede rode fietsstroken en het toepassen van snelheidsremmende voorzieningen.



Figuur 39: Gevaarlijke locaties



Figuur 40: Knelpuntenlocaties – locaties waar maatregelen gewenst zijn



17. Prioritering projecten

In de gebiedsgerichte uitwerking hebben we de knelpunten op verschillende 'niveaus' beschreven. Deze 'knelpuntlocaties' zijn locaties waar we maatregelen willen treffen.

Maatregelen in de infrastructuur kosten veel. Niet alle maatregelen kunnen daarom gelijktijdig worden uitgevoerd. Daarom hebben we een prioriteringsmatrix opgesteld. Deze is hiernaast weergegeven.

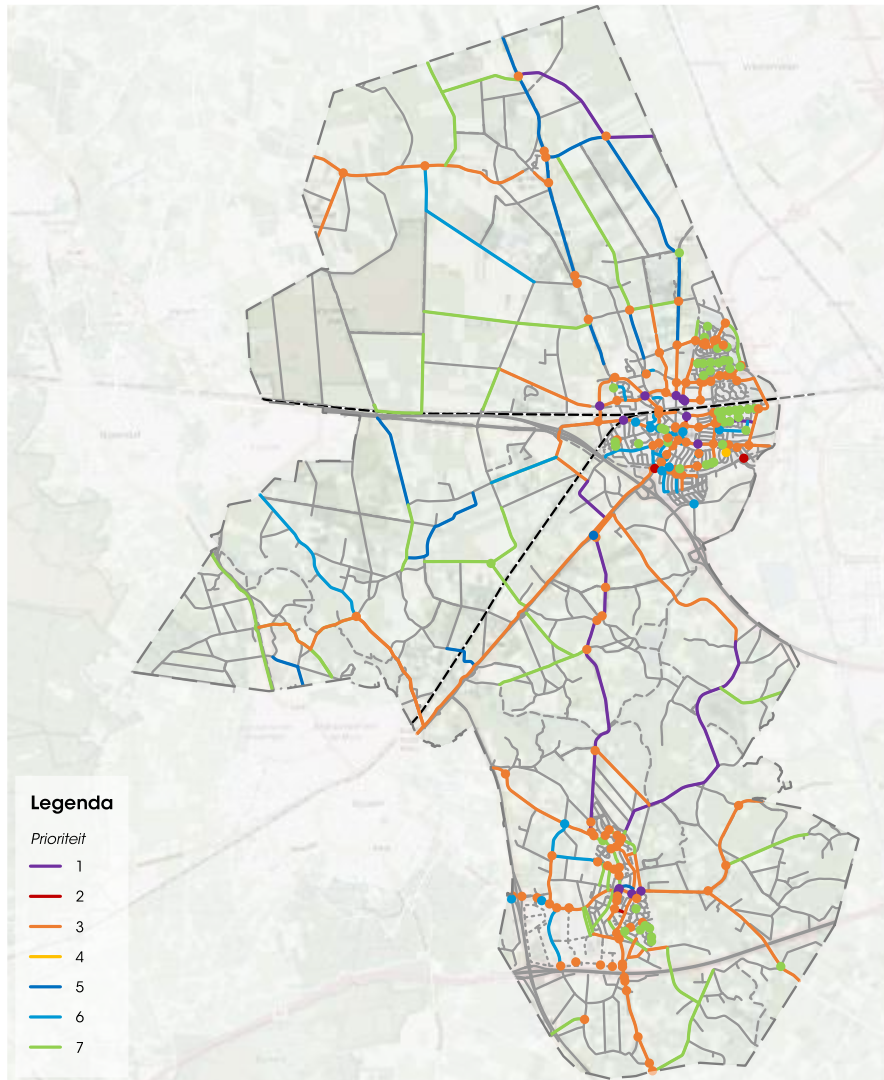
Locaties die knelpunten hebben op elk 'niveau' zijn prioritair. Een van de belangrijkste hoofddoelstellingen in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dus willen we de locaties waar én ongevallen gebeuren én die onze inwoners en gebruikers onveilig vinden als 2^e prioriteit aanpakken. De derde prioriteit zal komen te liggen bij locaties waar het risico op verkeersonveiligheid verhoogd is, en waar vanuit de weginrichting of bijvoorbeeld de verkeersstructuur maatregelen gewenst zijn.

	1	2	3	4	5	6	Laag
Verkeersstructuur/ Weginrichting	●		●	●			
Objectief onveilig?	●	●			●		
Subjectieve onveiligheid	●	●		●		●	
Risicolocatie?	●		●				

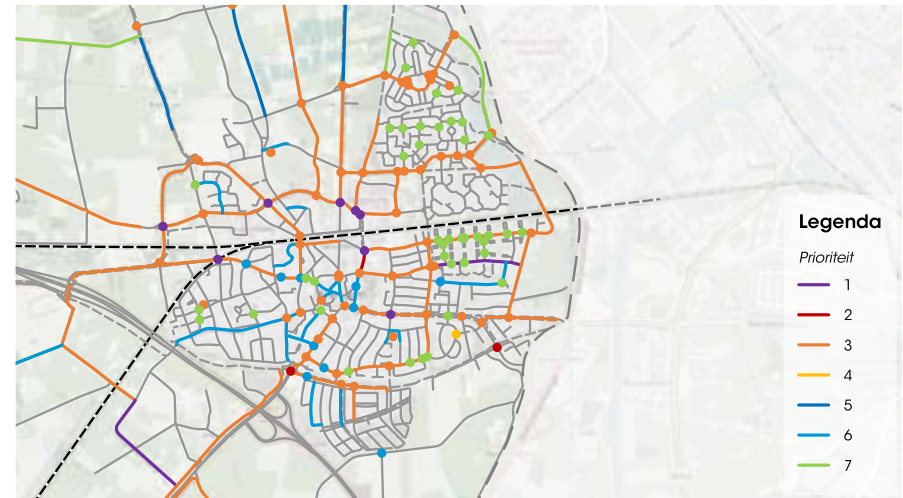
Figuur 41: Prioriteitenmatrix ten behoeve van het uitvoeringsplan

De weergegeven prioritering vormt de basis voor het tweejaarlijkse uitvoeringsprogramma. Elke twee jaar zal het uitvoeringsprogramma worden vastgesteld. Naast de prioriteitstelling verkeerskundig gebied zullen we ook tweejaarlijks een analyse maken van de mogelijke koppelkansen met bijvoorbeeld wegonderhoud, ruimtelijke ontwikkelingen en subsidiemogelijkheden. Het uitvoeringsprogramma wordt daarom tweejaarlijks opnieuw opgesteld.

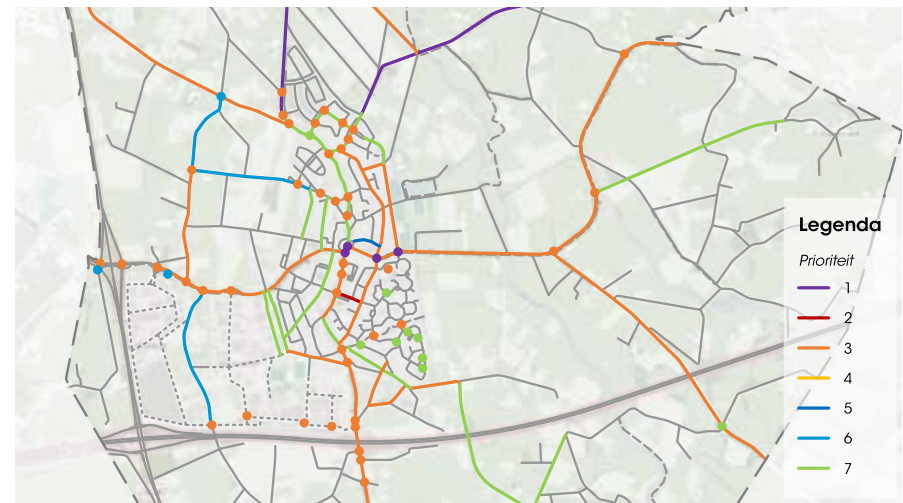
In de volgende figuren is de prioritering op kaart weergegeven:



Figuur 42: Prioriteiten knelpunten/maatregelen



Figuur 43: Prioriteiten knelpunten/maatregelen (Wierden)



Figuur 44: Prioriteiten knelpunten/maatregelen (Enter)

Bijlage



WELKOM **W**IERDEN



Bijlage 1 Knelpuntenlijst | Maatregelenlijst



Knelpuntenlijst | Maatregelenlijst

Kern	Beb. kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Weginrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op	Opllosingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Hoge Hexel	Nee	Wegvak	Bekkenhaarsweg	Tussen Hexelseweg (N751) en gemeentegrens	●	●	●	●	Hoge snelheid autoverkeer, belangrijke route landbouwverkeer, verbeteren positie fietsers (brede fietsstroken)	1
Ypelo/Rectum	Nee	Wegvak	Enterweg / Wierdenseweg	Tussen N350 en bebouwde komgrens	●	●	●	●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers (bredere fietsstroken), belangrijke route landbouwverkeer	1
Wierden	Nee	Wegvak	Stegeboersweg	Tussen Ten Cateweg en Rijssensestraat	●	●	●	●	Sluipverkeer, hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers	1
Ypelo/Rectum	Nee	Wegvak	Ypeloweg	Tussen Leemslagenweg en bebouwde komgrens	●	●	●	●	Hoge snelheid autoverkeer, positie fietsers, aanwezigheid groot (landbouw)verkeer, zicht in bochten, onduidelijke voorrangssituaties op kruispunten, belangrijke route landbouwverkeer	1
Wierden	Ja	Wegvak	Kruizemunthof	Tussen Alsemhof en Lavendelhof	●	●	●	●	Hoge snelheid autoverkeer, verkeersdrukte tijdens aanvangstijden scholen, verschillende voorrangssituaties op kruispunten, parkeren langs de rijbaan	1
Wierden	Ja	Kruispunt	Loonderesweg - Industrieweg - Ever Meijerinksweg		●	●	●	●	Onvoldoende zicht op fietsers, onvoldoende afstand fietsoversteken van rotonde, hoge snelheid autoverkeer, voorrangssituatie onduidelijk	1
Enter	Ja	Kruispunt	Rijssenseweg - Dorpsstraat		●	●	●	●	Verkeersdruk, onoverzichtelijk (groot kruispunt), positie fietsers, oversteekbaarheid	1
Enter	Ja	Kruispunt	Dorpsstraat - Bornebroekseweg		●	●	●	●	Verkeersdruk, onoverzichtelijk, positie fietsers, oversteekbaarheid	1
Wierden	Ja	Kruispunt	Nijverdalsestraat - spoorwegovergang		●	●	●	●	Gevaarlijke overgang vrijliggend fietspad naar rijbaan, onvoldoende 'dekking' fietsers, scherpe bochten in spoorwegovergang (fietsers)	1
Enter	Ja	Kruispunt	Bornebroekseweg - Reggestraat		●	●	●	●	Onduidelijke voorrangssituatie, objectief onveilig, groot kruispuntvlak, hoge snelheid autoverkeer, veel (groot) vrachtverkeer, verbeteren oversteekbaarheid fietsers	1
Enter	Ja	Kruispunt	Bornebroekseweg - Sportlaan		●	●	●	●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid0 fietsers, verbeteren positie fietsers	1
Wierden	Ja	Kruispunt	Hexelseweg - Industrieweg		●	●	●	●	Hoge snelheid autoverkeer, onduidelijke voorrangssituatie, onverwachte gelijkwaardigheid, oversteekbaarheid verbeteren	1
Wierden	Ja	Kruispunt	Vriezenveenseweg - Hogeluchtsweg - Industrieweg		●	●	●	●	Hoge snelheid autoverkeer, onvoldoende uitzicht, verschillende voorangsregelingen op hetzelfde kruispuntvlak, uitzicht	1
Wierden	Ja	Kruispunt	Hogeluchtsweg - Weusteweg		●	●	●	●	Onduidelijke voorrangssituatie, onduidelijke rijroutes (fietsers), hoge snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid	1
Wierden	Ja	Kruispunt	Hogeluchtsweg - Nijverheidsstraat - Van Kregten Tunnel		●	●	●	●	Fietsers op rotonde, onduidelijke oversteek (afsnijden), hoge snelheid autoverkeer, verkeersdrukte	1
Wierden	Ja	Kruispunt	Van Kregten Tunnel - Anjelierstraat - Dikkensweg - Stationsplein		●	●	●	●	Fietsers op rotonde, onveilige aansluiting fietspad (tunnel), hoge snelheid autoverkeer	1
Wierden	Ja	Kruispunt	Almelosestraat - Violierstraat - Eikenlaan		●	●	●	●	Voorrangssituatie ligt niet in verwachtingspatroon weggebruikers, groot kruispuntvlak, hoge snelheid autoverkeer, onlogische oversteken door aansluitende vrijliggende	1



Kern	Beb. kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Wegrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Vermogingsrisico op	Opllosingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Enter	Ja	Wegvak	Pastoor Heimerikxstraat	Tussen Van Uiterstraat en Dorpsstraat		●	●	●	In- en uitgangen parkeerterrein onduidelijk, onoverzichtelijk, hoge snelheid autoverkeer	2
Wierden	Ja	Wegvak	Dikkensweg	Tussen Anjerlierstraat en Dahliastreet		●	●	●	Hoge snelheid autoverkeer, voorrangssituatie onduidelijk bij uitritten	2
Wierden	Ja	Kruispunt	Rijssensestraat - Akkerwal - F35			●	●	●	Oversteek F35, zicht op fietsverkeer	2
Wierden	Ja	Kruispunt	Almelosestraat - Akkerwal - F35			●	●	●	Oversteek F35, zicht op fietsverkeer	2
Notter/Zuna	Nee	Wegvak	Zuna	Tussen N347 (Provincialeweg Zuna) en Molendijk	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, smalle rijbaan, positie fietsers verbeteren, sluisverkeer	3
Notter/Zuna	Nee	Wegvak	Zunaweg	Tussen Klokkendijk en Molendijk	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, positie fietsers verbeteren, sluisverkeer	3
Hoge Hexel	Nee	Wegvak	Piksenweg	Tussen Saamsweg en gemeentegrens	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie (fietsers)	3
Hoge Hexel	Nee	Wegvak	Saamsweg	Tussen Piksenweg gemeentegrens	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie (fietsers)	3
Hoge Hexel	Nee	Wegvak	Piksenweg	Tussen Saamsweg en Schaddenbeltweg	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie (fietsers)	3
Notter/Zuna	Nee	Wegvak	Klokkendijk	Tussen Zunaweg en parallelweg N350	●	●		●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers (gedeeltelijk fietspad, gedeeltelijk fietsers op rijbaan)	3
Hoge Hexel	Nee	Wegvak	Piksenweg	Tussen Kolonieweg en Schaddenbeltweg	●	●		●	Hoge snelheid autoverkeer, belangrijke route landbouwverkeer, verbeteren positie fietsers (brede fietsstroken)	3
Hoge Hexel	Nee	Wegvak	Piksenweg	Tussen Loomsweg en Kolonieweg	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, belangrijke route landbouwverkeer, verbeteren positie fietsers (brede fietsstroken)	3
Notter/Zuna	Ja	Wegvak	Klokkendijk	Tussen Zunaweg en parallelweg N350	●	●		●	Hoge snelheid autoverkeer, parkeren, lange rechtstand	3
Hoge Hexel	Nee	Wegvak	Piksenweg	Tussen Oude Zwolseweg en Kolonieweg	●	●		●	Hoge snelheid autoverkeer, belangrijke route landbouwverkeer, verbeteren positie fietsers (brede fietsstroken)	3
Enter	Nee	Wegvak	Witmoesdijk	Tussen gemeentegrens en bebouwde komgrens	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers (bredere fietsstroken)	3
Wierden	Nee	Wegvak	Erve Meijerinksweg	Tussen Vossenbosweg en 1e Meijerinkshoekweg	●			●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstand), fietssuggestiestroken onvoldoende vormgegeven	3
Hoge Hexel	Nee	Wegvak	Piksenweg	Tussen bebouwde komgrens en Oude Zwolseweg	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, belangrijke route landbouwverkeer, verbeteren positie fietsers (brede fietsstroken)	3
Enter	Nee	Wegvak	Rijssenseweg	Tussen De Bleek en Vonderweg	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, toepassen essentiële herkenbaarheidskenmerken, onderzoek naar opnemen in bebouwde kom	3
Hoge Hexel	Nee	Wegvak	Piksenweg	Tussen bebouwde komgrens en Hexelseweg (N751)	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers	3
Enter	Nee	Wegvak	Achteresweg	Tussen Weitakkersweg en Rijssenseweg	●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, bomen op korte afstand van rijbaan, zicht, fietssuggestiestroken onvoldoende vormgegeven	3
Notter/Zuna	Nee	Wegvak	Ten Cateweg	Tussen N35 en Stegeboersweg	●		●	●	Sluisverkeer, hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers	3
Wierden	Nee	Wegvak	Nijverdalsestraat	Tussen Loonderesweg en N35	●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden), fietspaden te smal	3
Enter	Ja	Wegvak	Rijssenseweg	Tussen Fleuweweg en Vonderweg	●	●		●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers (bredere fietsstroken), overgang vrijliggend fietspad naar rijbaan	3
Wierden	Nee	Wegvak	Erve Meijerinksweg	Tussen 1e Meijerinkshoekweg en bebouwde komgrens	●			●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstand), fietssuggestiestroken onvoldoende vormgegeven	3
Enter	Ja	Wegvak	Witmoesdijk	Tussen bebouwde komgrens en Wierdensestraat	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers (bredere fietsstroken)	3



Kern	Beb. kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Wegrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op	Opllossingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Enter	Ja	Wegvak	Rijssenseweg	Tussen Dorpsstraat en Stationsweg	●	●		●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers (bredere fietsstroken)	3
Enter	Ja	Wegvak	Stationsweg	Tussen Goorsegeweg en Mettenkampsweg	●			●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden), doorgaand verkeer	3
Ypelo/Rectum	Nee	Wegvak	Keizersweg	Tussen Wierdenseweg en Ypeloweg	●			●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	3
Ypelo/Rectum	Nee	Wegvak	Ypeloweg	Tussen Leemslagenweg en N350	●	●		●	Hoge snelheid autoverkeer, sluipverkeer, belangrijke route landbouwverkeer, verbeteren positie fietsers (fietsuggestiestroken onvoldoende)	3
Wierden	Ja	Wegvak	Nijverdalsestraat	Tussen spoorwegovergang en Loonderesweg	●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, fietspaden te smal, inrichting in overeenstemming brengen met wegcategorie	3
Wierden	Ja	Wegvak	Loonderesweg	Tussen Hexelseweg en Industrieweg	●			●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	3
Wierden	Ja	Wegvak	Loonderesweg	Tussen Industrieweg en Nijverdalsestraat	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, zicht (i.v.m. viaduct)	3
Enter	Ja	Wegvak	Dorpsstraat	Tussen Rijssenseweg en Boerdijk	●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, gebruik door groot (landbouw)verkeer, positie fietsers verbeteren, parkeersituatie	3
Enter	Ja	Wegvak	Reggestraat	Tussen Pastoor Heimerikxstraat en Dorpsstraat	●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstand), breed wegprofiel, parkeren langs rijbaan, sluipverkeer, gebruik door groot (landbouw)verkeer	3
Enter	Ja	Wegvak	Goorsegeweg	Tussen Brinkstraat en Vonderweg	●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden), verbeteren positie fietsers (bredere fietsstroken)	3
Enter	Ja	Wegvak	Bornerbroeksegeweg	Tussen Reggestraat en Dorpsstraat	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers (bredere fietsstroken)	3
Wierden	Ja	Wegvak	Hexelseweg	Tussen Loonderesweg en Industrieweg	●	●		●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers, overgangen fietspad naar rijbaan gevaarlijk	3
Enter	Nee	Wegvak	Goorsegeweg	Tussen Vonderweg en bebouwde komgrens	●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden), verbeteren positie fietsers (bredere fietsstroken)	3
Enter	Nee	Wegvak	Goorsegeweg	Tussen Trelliesweg en Goorsezijweg	●	●		●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden), verbeteren positie fietsers (bredere fietsstroken), wegbreedte	3
Enter	Ja	Wegvak	Reggestraat	Tussen Bornerbroeksegeweg en Pastoor Heimerikxstraat	●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstand), breed wegprofiel, parkeren langs rijbaan, sluipverkeer, gebruik door groot (landbouw)verkeer	3
Wierden	Ja	Wegvak	Industrieweg	Tussen Looweg en Loonderesweg	●			●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	3
Wierden	Ja	Wegvak	Industrieweg	Tussen Hexelseweg en Looweg	●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers	3
Enter	Ja	Wegvak	Zuiderdarsweg	Tussen Zuiderstraat en Freriksweg	●			●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden), inrichten weg als verblijfsgebied	3
Enter	Ja	Wegvak	Freriksweg	Tussen Zuiderstraat en Zuiderdarsweg	●			●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden), inrichten weg als verblijfsgebied	3
Enter	Ja	Wegvak	Bornerbroeksegeweg	Tussen bebouwde komgrens en Reggestraat	●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, inrichten conform wegcategorie, verkeerdrukke,	3
Enter	Ja	Wegvak	Zuiderdarsweg	Tussen Brinkstraat en Zuiderstraat	●			●	Weg is niet ingericht voor gebruik autoverkeer, wens voor	3
Wierden	Ja	Wegvak	Nijverdalsestraat	Tussen spoorwegovergang en De Marke	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers	3
Enter	Ja	Wegvak	Lage Dijk	Tussen Sportlaan en Reggestraat	●			●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden), breed wegprofiel, geparkeerde voertuigen rijbaan	3
Enter	Ja	Wegvak	Morslaan	Tussen bebouwde komgrens en Freriksweg	●			●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden), inrichting lijkt niet op bebouwde kom	3



Kern	Beb. kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Weginrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op	Oplossingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Enter	Nee	Wegvak	Bornerbroekseweg	Tussen de Boven Regge en bebouwde komgrens	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, essentiële herkenbaarheidskenmerken toepassen, zichtbaarheid bochten	3
Wierden	Ja	Wegvak	Hexelseweg	Tussen Industrieweg en spoorwegovergang	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, inrichting van de weg in overeenstemming brengen met wegcategorie	3
Wierden	Ja	Wegvak	Industrieweg	Tussen Vriezenveenseweg en Hexelseweg	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, zicht in bochten, verbeteren positie fietsers	3
Wierden	Nee	Wegvak	2e Lageveldsweg	Tussen Vlierdijk en sportpark	●			●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden), smalle	3
Wierden	Ja	Wegvak	Rijssensestraat	Tussen Kedingen en rotonde N350	●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, verkeersdrukte, verbeteren positie fietsers (brede fietsstroken)	3
Wierden	Ja	Wegvak	Akkerwal	Tussen Waterpoort en Rijssensestraat (N350)	●	●		●	Hoge snelheid autoverkeer, inrichting in overeenstemming brengen met wegcategorie	3
Wierden	Nee	Wegvak	2e Lageveldsweg	Tussen sportpark en Kupersweg	●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, inrichten als hoofd fietsroute	3
Wierden	Ja	Wegvak	De Marke	Tussen spoorwegovergang en Nijverdalsestraat	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, inrichting van de weg in overeenstemming brengen met wegcategorie	3
Wierden	Ja	Wegvak	Rijssensestraat	Tussen Kedingen en rotonde N350	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verkeersdrukte, verbeteren positie fietsers (brede fietsstroken)	3
Wierden	Ja	Wegvak	Grote Maatweg	Tussen Rijssensestraat en De Aa	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, geparkeerde voertuigen langs rijbaan, wegbreedte, fietsvoorzieningen ondermaats	3
Wierden	Ja	Wegvak	Akkerwal	Tussen Waterpoort en De Kievit (oost)	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, inrichting in overeenstemming brengen met wegcategorie	3
Wierden	Ja	Wegvak	Spoorstraat	Tussen Stationsstraat en De Marke	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, breed wegprofiel	3
Wierden	Ja	Wegvak	Vriezenveenseweg	Tussen Stouweweg en Industrieweg	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers	3
Wierden	Ja	Wegvak	Hogeluchsweg	Tussen Vriezenveenseweg en Weusteweg	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, zicht in bochten, verbeteren positie fietsers	3
Wierden	Ja	Wegvak	Vriezenveensewe	Tussen Woestendijk en Stouweweg	●	●		●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers (brede fietsstroken)	3
Wierden	Ja	Wegvak	Stouweweg	Tussen Vijverweg en Vriezenveenseweg	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers	3
Wierden	Ja	Wegvak	Woestendijk	Tussen Vriezenveenseweg en Weustedijk	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers (verbreden fietsstroken)	3
Wierden	Ja	Wegvak	Kievit	Tussen Akkerwal en fietspad	●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	3
Wierden	Ja	Wegvak	Almelosestraat	Tussen Violierstraat en Appelhofstraat	●	●		●	Inrichting aansluiten bij wegcategorie (GOW30), onderzoek naar positie fietsers	3
Wierden	Ja	Wegvak	Weusteweg	Tussen Gilderweg en Nijverheidsstraat	●			●	Verbeteren fietsroute, parkeren grote voertuigen	3
Wierden	Ja	Wegvak	Dahliastraat	Tussen Akeleistraat en Dikkensweg	●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, parkeren langs rijbaan,	3
Wierden	Ja	Wegvak	Nijverheidsstraat	Tussen Handelseweg en Van Kregten Tunnel	●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers, ontbreken voetpad	3
Wierden	Ja	Wegvak	Weusteweg	Tussen Karrespoor en Stouweweg	●			●	Inrichten als hoofd fietsroute (fietsstraat)	3
Wierden	Ja	Wegvak	Anjellerstraat	Tussen Akeleistraat en Van Kregten Tunnel	●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers, verbeteren oversteekbaarheid voetgangers	3
Enter	Nee	Wegvak	Bornerbroekseweg	Tussen Langevoortsweg en de Boven Regge	●	●		●	Hoge snelheid autoverkeer, essentiële herkenbaarheidskenmerken toepassen, zichtbaarheid bochten	3
Wierden	Ja	Wegvak	Schering	Tussen Vijverweg en Dorpsbleek	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers, weginrichting in overeenstemming brengen met wegcategorie	3
Wierden	Ja	Wegvak	Almelosestraat	Tussen Akeleistraat en Violierstraat	●	●		●	Inrichting aansluiten bij wegcategorie (GOW30), onderzoek naar positie fietsers	3



Kern	Beb. kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Weginrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Vermogingsrisico op	Oplossingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Enter	Nee	Wegvak	Wolvesweg	Tussen Bornerbroekseweg en Reintszijweg	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers (brede fietsstroken)	3
Wierden	Ja	Wegvak	Handelseweg	Tussen Stouweweg en Nijverheidsstraat	●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers	3
Wierden	Ja	Wegvak	Akeleistraat	Tussen Dahliastraat en Almelsestraat	●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers (verbreden fietsstroken)	3
Wierden	Ja	Wegvak	Grote Maatweg	Tussen Almelsestraat en De Aa	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, geparkeerde voertuigen langs rijbaan, wegbreedte, fietsvoorzieningen ondermaats	3
Wierden	Ja	Wegvak	Akeleistraat	Tussen Anjelierstraat en Dahliastraat	●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers (verbreden fietsstroken)	3
Wierden	Ja	Wegvak	Korianderhof	Tussen Aadorpsweg en Akeleistraat	●			●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden),	3
Wierden	Ja	Wegvak	Schering	Tussen Vijverweg en Dorpsbleek	●	●		●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers, weginrichting in overeenstemming brengen met wegcategorie	3
Enter	Nee	Wegvak	Bornerbroekseweg	Tussen Entelerweg en Langevoortsweg	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, essentiële herkenbaarheidskenmerken toepassen, zichtbaarheid bochten	3
Enter	Nee	Wegvak	Bornerbroekseweg	Tussen gemeentegrens en Entelerweg	●	●		●	Hoge snelheid autoverkeer, essentiële herkenbaarheidskenmerken toepassen, zichtbaarheid bochten	3
Wierden	Ja	Wegvak	Aadorpsweg	Tussen Stouweweg en Korianderhof	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers	3
Wierden	Ja	Wegvak	Almelsestraat	Tussen Aadorpsweg en Almeloestraat	●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, inrichten als GOW30	3
Enter	Nee	Wegvak	Wolvesweg	Tussen Reintszijweg en Zeendamseweg	●	●		●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers (brede fietsstroken)	3
Wierden	Ja	Wegvak	Aadorpsweg	Tussen Korianderhof en Almelsestraat	●			●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden), verbeteren positie fietsers	3
Wierden	Ja	Wegvak	Almelsestraat	Tussen Aadorpsweg en bebouwde komgrens	●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, afwaarderen wegvak	3
Enter	Nee	Wegvak	Wolvesweg	Tussen Kartelaarsdijk en gemeentegrens	●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers (brede fietsstroken)	3
Hoge Hexel	Nee	Kruispunt	Piksenweg - Saamsweg		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, aansluiting valt onvoldoende op in wegbeeld	3
Notter/Zuna	Nee	Kruispunt	Klokkendijk - Zunaweg - Van Kregtenweg		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, uitzicht, groot kruispuntvlak, voorrangssituatie opheffen	3
Notter/Zuna	Nee	Overig	Schoolomgeving Basisschool met de Bijbel Notter-Zuna		●			●	Verbeteren verkeersveiligheid directe schoolomgeving	3
Hoge Hexel	Nee	Kruispunt	Piksenweg - Dwarsdijk		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, aansluiting valt onvoldoende op in wegbeeld	3
Enter	Nee	Kruispunt	Witmoesdijk - Eversdijk		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, aansluiting valt niet op in wegbeeld	3
Enter	Nee	Kruispunt	N347 - Rijssenseweg (west)		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, onoverzichtelijk, geen zicht op	3
Enter		Kruispunt	N347 - Rijssenseweg (oost)		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, afwikkelcapaciteit, onoverzichtelijk, geen zicht op fietsers	3
Hoge Hexel	Nee	Kruispunt	Hexelseweg (N751) - Bekkenhaarsweg		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid	3
Hoge Hexel	Nee	Overig	Schoolomgeving School met de Bijbel De Driesprong		●			●	Verbeteren verkeersveiligheid directe schoolomgeving	3
Enter	Nee	Kruispunt	Rijssenseweg - De Bleek		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer over rotonde, onveilige oversteek fietsers, onvoldoende zicht op fietsers (onderzoek fietsers in voorrang)	3
Enter	Nee	Kruispunt	Rijssenseweg - Achteresweg		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, onvoldoende uitzicht, verbeteren oversteekbaarheid	3



Kern	Beb. kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Wegrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op	Opllossingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Enter	Nee	Kruispunt	Achteresweg - Weitakkersweg		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, uitzicht, kruispunt valt niet op in wegbeeld	3
Hoge Hexel	Nee	Kruispunt	Hexelseweg (N751) - Lanckerweg		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid, groot kruispuntvlak, omgeving onvoldoende ingericht als	3
Enter	Nee	Kruispunt	Rijssenseweg - Rondweg		●	●		●	Hoge snelheid autoverkeer, oversteekbaarheid	3
Hoge Hexel	Nee	Kruispunt	Hexelseweg (N751) - Sliepersdijk		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid, groot kruispuntvlak, omgeving onvoldoende ingericht als	3
Enter	Ja	Kruispunt	De Voormors - Rondweg		●			●	Onduidelijke inrichting/verkeersregels, sluijperverkeer, hoge snelheid autoverkeer	3
Hoge Hexel	Nee	Kruispunt	Hexelseweg (N751) - Piksenweg		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid, groot kruispuntvlak, omgeving onvoldoende ingericht als bebouwde kom (valt formeel net buiten de bebouwde kom)	3
Enter	Ja	Kruispunt	Rijssenseweg - Vonderweg		●	●		●	Snelheid autoverkeer over rotonde, fietsoversteek over rotonde onveilig	3
Enter	Ja	Kruispunt	Vonderweg - De Voormors		●		●	●	Onduidelijk kruispunt, hoe snelheid van het verkeer, onduidelijke verkeersstructuur	3
Enter	Nee	Kruispunt	Jagersweg - Elsenerweg		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, groot kruispuntvlak	3
Hoge Hexel	Nee	Kruispunt	Hexelseweg (N751) - Lage Eggenweg		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid, aansluiting valt onvoldoende op in wegbeeld	3
Hoge Hexel	Nee	Kruispunt	Hexelseweg - Bruinehoopsweg		●	●		●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid, aansluiting valt onvoldoende op in wegbeeld	3
Ypelo/Rectum	Nee	Kruispunt	Enterweg - Sluizendijk		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, voorrangregeling opheffen, groot kruispuntvlak	3
Enter	Nee	Kruispunt	Wierdenseweg - Eversdijk		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, voorrangregeling opheffen, kruispunt valt niet op in wegbeeld	3
Enter	Ja	Kruispunt	Wierdenseweg t.h.v. bebouwde komgrens		●		●	●	Verbeteren positie fietsers, hoge snelheid autoverkeer	3
Enter	Ja	Kruispunt	Wierdenseweg - Witmoesdijk		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, uitzicht, visueel plateau	3
Ypelo/Rectum	Nee	Kruispunt	Wierdenseweg - Keizersweg		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, voorrangregeling opheffen, zicht op zijweg is beperkt	3
Wierden	Nee	Kruispunt	Hexelseweg (N751) - Vlierdijk		●	●		●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid, aansluiting valt onvoldoende op in wegbeeld	3
Enter	Ja	Kruispunt	Weitakkersweg - fietspad De Akkers		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, aansluiting fietspad valt niet op in wegbeeld	3
Enter	Ja	Kruispunt	Vonderweg - Veldegge (west)		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, groot kruispuntvlak	3
Ypelo/Rectum	Nee	Kruispunt	Enterweg - 1e Nieuwstadsweg		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, voorrangregeling opheffen, kruispunt valt niet op in wegbeeld	3
Ypelo/Rectum	Nee	Kruispunt	Enterweg - Ypeloweg		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, afsnijden rijroutes, voorrangregeling opheffen	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Loonderesweg - Nijverdalsestraat		●		●	●	Onvoldoende zicht op fietsers, onvoldoende afstand fietsoversteken van rotonde, hoge snelheid autoverkeer, voorrangssituatie onduidelijk	3
Enter	Ja	Kruispunt	Leemhorst - Leemhorst		●			●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstand)	3
Ypelo/Rectum	Nee	Kruispunt	Enterweg - Ypeloschoolweg		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, voorrangssituatie opheffen	3
Enter	Ja	Kruispunt	Weitakkersweg - Hogebrink - fietspad De Akkers		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, onduidelijke voorrangssituatie fietspad, aansluiting fietspad valt niet op in wegbeeld	3



Kern	Beb. kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Wegrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op	Opllossingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Enter	Ja	Kruispunt	Leemhorst - Berghorst (noord)		●			●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstand)	3
Ypelo/Rectum	Nee	Kruispunt	Enterweg - Kippershoekweg		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, opheffen voorrangssituatie, kruispunt valt niet op in wegbeeld	3
Enter	Ja	Kruispunt	Vonderweg - Veldegge (oost)		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, groot kruispuntvlak	3
Enter	Ja	Kruispunt	Wierdenseweg - Ypeloweg - Dorpsstraat		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, visueel plateau onvoldoende, verkeersdrukte	3
Enter	Ja	Kruispunt	Dorpsstraat - Pastoor Heimerikxstraat		●		●	●	Ononverzichtelijk, positie fietsers, hoge snelheid autoverkeer	3
Enter	Ja	Kruispunt	Hogebrink - Hogebrink		●			●	Hoge snelheid autoverkeer	3
Enter	Ja	Kruispunt	Goorseweg - Brinkstraat - Stationsweg		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, onduidelijke rijrichting a.g.v. eenrichtingsverkeer	3
Enter	Ja	Kruispunt	Dorpsstraat - Middenplein (uitgang)		●		●	●	Uitgang parkeerterrein onvoldoende zichtbaar/onduidelijk vormgegeven, uitzicht op verkeer	3
Enter	Ja	Kruispunt	Ypeloweg - Reggestraat		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, groot kruispuntvlak	3
Enter	Ja	Kruispunt	Dorpsstraat - Middenplein (ingang)		●		●	●	Uitgang parkeerterrein onvoldoende zichtbaar/onduidelijk vormgegeven	3
Enter	Ja	Kruispunt	Berghorst - Leemhorst (oost)		●			●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstand)	3
Enter	Ja	Kruispunt	Goorseweg - Oude Deldenseweg		●			●	Onduidelijke voorrangssituatie, inritconstructies niet juist vormgegeven	3
Hoge Hexel	Nee	Kruispunt	Bekkenhaarsweg - Sliepersdijk		●	●		●	Hoge snelheid autoverkeer, voorrangssituatie onduidelijk	3
Enter	Ja	Kruispunt	Dorpsstraat - Werfstraat - Hogebrink		●			●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstand), kruispunt valt onvoldoende op in wegbeeld	3
Enter	Ja	Kruispunt	Dorpsstraat - Hogebrink		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstand), uitzicht	3
Enter	Ja	Kruispunt	Ypeloweg - Muldershof		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, groot kruispuntvlak	3
Enter	Ja	Kruispunt	Goorseweg - Zuiderdwarsweg		●			●	Uitritconstructie niet juist vormgegeven	3
Enter	Ja	Kruispunt	Goorseweg - Vonderweg		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, visueel plateau onvoldoende, groot kruispuntvlak	3
Enter	Ja	Kruispunt	Ypeloweg - Berhorst - Meestershof		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, groot kruispuntvlak	3
Enter	Ja	Kruispunt	Goorseweg - Rondweg		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, visueel plateau onvoldoende, groot kruispuntvlak	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Hexelseweg - Looweg		●			●	Uitritconstructie niet juist vormgegeven (gelijkwaardigheid wenselijk)	3
Enter	Nee	Kruispunt	Goorseweg - Trelliesweg		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, groot kruispuntvlak, voorrangregeling opheffen	3
Wierden	Ja	Overig	Schoolomgeving School met de Bijbel Sjaloom		●			●	Aanpak verkeersveiligheid directe schoolomgeving	3
Enter	Nee	Kruispunt	Goorseweg t.h.v. hnr. 22/25		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, onduidelijke voorrangssituatie	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Industrieweg - Looweg		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, zicht op autoverkeer, uitritconstructie niet juist vormgegeven, niet logisch vervolg	3
Enter	Ja	Kruispunt	Erve Smedinck - fietspad		●		●	●	Zicht op fietspad is beperkte, hoge snelheid autoverkeer	3
Enter	Nee	Kruispunt	Goorseweg - Goorsezijweg		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, onduidelijke voorrangssituatie	3
Enter	Ja	Overig	Schoolomgeving Hervormde basisschool De Roerganger		●		●	●	Verbeteren verkeersveiligheid directe schoolomgeving	3
Wierden	Nee	Kruispunt	Vlierdijk - Lage Eggenweg		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, groot kruispuntvlak	3
Enter	Ja	Kruispunt	Erve Hobbelinck - fietspad		●			●	Onduidelijke voorrangssituatie, aansluiting fietspad valt niet op in wegbeeld	3



Kern	Beb. kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Wegrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op	Oplossingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Enter	Nee	Kruispunt	Goorseweg - Jagersweg		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, voorrangregeling opheffen, kruispunt valt niet op in wegbeeld	3
Enter	Nee	Kruispunt	Goorseweg - Bullenaarsweg		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, voorrangregeling opheffen, kruispunt valt niet op in wegbeeld	3
Wierden	Ja	Overig	Schoolomgeving School met de Bijbel Kluinveenschool		●		●	●	Aanpak verkeersveiligheid directe schoolomgeving	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Kruissteenweg - Wethouder van Buurenstraat - Stamanstraat		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, onduidelijke rijroutes a.g.v. eenrichtingsverkeer	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Marktstraat - Schoolstraat		●			●	Onduidelijke voorrangssituatie, doorgaande rijroute is afslaande rijbeweging	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Hexelseweg - Noor Parallelweg - Violenhoekseweg		●		●	●	Kruispuntinrichting aanpassen aan functie, groot kruispuntvlak, spoorwegovergang risico, verbeteren positie fietsers	3
Wierden	Ja	Kruispunt	De Marke - Spoorstraat - De Holtinck		●		●	●	Kruispuntinrichting aanpassen aan functie, groot kruispuntvlak, spoorwegovergang risico, verbeteren positie fietsers	3
Wierden	Nee	Kruispunt	2e Lageveldseweg - Woestendijk		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, uitzicht, wens om fietsroute naar sportterrein voorrang te geven	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Rijssensestraat - Grote Maatweg		●		●	●	Groot kruispuntvlak, hoge snelheid autoverkeer, verbeteren positie fietsers, verbeteren oversteekbaarheid	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Rijssensestraat - wegversmalling t.h.v. hnr. 33		●		●	●	Fietsvoorzieningen onvoldoende vormgegeven, OV-haltes onvoldoende vormgegeven, hoge snelheid autoverkeer, verkeersdrukte	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Industrieweg - Ambachtsweg		●		●	●	Oversteekbaarheid fietsers verbeteren, aansluiting valt niet op in wegbeeld	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Marktstraat - Kerspel - Binnenhof		●		●	●	Onduidelijke voorrangssituatie, onvoldoende zicht, onduidelijkheid door eenrichtingsverkeer	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Rijssensestraat - Esdoornstraat - Kedingen		●		●	●	Verbeteren oversteekbaarheid, onduidelijke voorrangssituatie (a.g.v. aanwezigheid zebra's), hoge snelheid autoverkeer	3
Ypelo/Rectum	Nee	Overig	Schoolomgeving Christelijke basisschool De Akkerwal		●			●	Verbeteren verkeersveiligheid directe schoolomgeving	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Grote Maatweg - Iepenlaan - fietspad		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, onduidelijke voorrangssituatie fietspad, aansluiting fietspad niet zichtbaar	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Stationsstraat - Bongerd		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, onduidelijke voorrangssituatie (a.g.v. eenrichtingsverkeer)	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Stationsstraat - Kerkshofstraat		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, onduidelijke voorrangssituatie (a.g.v. eenrichtingsverkeer)	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Akkerwal - Waterpoort		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid, ongeschikte aansluiting woonwijk niet wenselijk	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Vriezenveenseweg - Stouweeweg		●		●	●	Verbeteren oversteekbaarheid, hoge snelheid autoverkeer, positie fietsers verbeteren	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Rijssensestraat - Burgemeester J.C. van den Bergplein		●		●	●	Verbeteren oversteekbaarheid (verkeersdrukte), onduidelijke voorrangssituatie, kruispunt wordt als te klein ervaren	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Vriezenveenseweg		●		●	●	Voorrangssituatie onduidelijk, hoge snelheid autoverkeer	3
Wierden	Nee	Kruispunt	Vriezenveenseweg - Vlierdijk		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Akkerwal - De Kievit		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid, ongeschikte aansluiting woonwijk niet wenselijk	3



Kern	Beb. kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Wegrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op	Oplossingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Wierden	Ja	Kruispunt	Dikkenweg - Dahilastraat - Appelhofstraat - Kerkhofstraat		●		●	●	Onduidelijke voorrangssituatie (door versprings kruispunttakken), uitzicht, hoge snelheid autoverkeer	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Burgemeester J.C. van den Bergplein - Plantsoenlaan		●		●	●	Hoge snelheid verkeer, onduidelijke situatie a.g.v. begin/einde vrijliggend fietspad	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Stouweweg - Weusteweg		●			●	Voorrangssituatie ligt niet in verwachtingspatroon autoverkeer, zicht op fietsers beperkt	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Grote Maatweg - fietspad (naar F35)		●			●	Onduidelijke voorrangssituatie, aansluiting fietspad valt niet op in wegbeeld	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Schering - Weusteweg		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, fietsoversteek valt onvoldoende op in wegbeeld	3
Wierden	Ja	Overig	Schoolomgeving Christelijke basisschool het Laar		●			●	Verbeteren verkeersveiligheid directe schoolomgeving	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Tulpenstraat - Dahlistraat - Violerstraat		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, onduidelijke rijlijnen door afsnijden, uitzicht	3
Enter	Nee	Kruispunt	Bornerbroekseweg		●	●		●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid, kruispunt valt niet op in wegbeeld	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Nijverheidsstraat - Handelsweg		●			●	Onduidelijke voorrangssituatie, doorgaande route autoverkeer en fietsverkeer is afwijkend	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Stouweweg - Handelseweg		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid, verbeteren positie fietsers	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Schering - Kalander (west)		●			●	Onduidelijke voorrangssituatie, onduidelijke overgang naar fietspaden, afbuigende doorgaande rijbeweging	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Stouweweg - Hooiland		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid, ondergeschikte aansluiting woonwijk niet wenselijk	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Schering - Spinnewiel		●			●	Onduidelijke voorrangssituatie	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Schering - Kalander (oost)		●			●	Onduidelijke voorrangssituatie, onduidelijke overgang naar fietspaden, afbuigende doorgaande rijbeweging	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Stouweweg - fietspad noord-zuid		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid, verbeteren positie fietsers	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Almelosestraat - Akeleistraat - Grote Maatweg		●		●	●	Onvoldoende zicht op fietsers, onvoldoende afstand fietsoversteken van rotonde, hoge snelheid autoverkeer, voorrangssituatie onduidelijk	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Anjelierstraat - Akeleistraat - Korianderhof		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, onduidelijke voorrangssituatie (a.g.v. naastgelegen fietsoversteek in voorrang), doorgaande rijbeweging is afbuigend	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Akeleistraat - Kruizemunthof - Dahlistraat		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, onduidelijke voorrangssituatie (a.g.v. aanwezigheid zebrapaden en andere voorrangssituatie nabijgelegen kruispunt)	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Schering - Spinnewiel (noord)		●			●	Onduidelijke voorrangssituatie	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Schering - Dorpsbleek (zuid)		●			●	Onduidelijke voorrangssituatie, onduidelijke overgang naar fietspaden, afbuigende doorgaande rijbeweging	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Kuizemunthof - fietspad Akeleistraat		●			●	Onduidelijke voorrangssituatie, voorrangssituatie ligt niet in verwachtingspatroon weggebruikers (gezien andere voorrangssituatie naastgelegen kruispunt)	3



Kern	Beb. kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Wegrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op	Opllosingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Wierden	Ja	Kruispunt	Schering - Dorpsbleek (noord)		●			●	Onduidelijke voorrangssituatie, onduidelijke overgang naar fietspaden, afbuigende doorgaande rijbeweging	3
Enter	Nee	Kruispunt	Bornerbroekseweg - Langevoortsweg		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, kruispunt valt niet op in wegbeeld	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Stouweg - Dorsvloer		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid, ongeschikte aansluiting woonwijk niet wenselijk	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Dorpsbleek - fietspad		●			●	Aansluiting fietspad (voorrang) valt onvoldoende op in	3
Wierden	Ja	Overig	Schoolomgeving Het Galjoen		●			●	Verbeteren verkeersveiligheid directe schoolomgeving	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Vijverweg - Schering		●			●	Onlogische vormgeving kruispunt, hoge snelheid doorgaand verkeer bedrijventerrein	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Stouweg - Stoppelland		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid, ongeschikte aansluiting woonwijk niet wenselijk	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Almelosestraat - Almelosestraat 42-46		●		●	●	Uitritconstructie niet juist vormgegeven, aansluiting valt niet op in wegbeeld, hoge snelheid autoverkeer	3
Enter	Nee	Kruispunt	Bornerbroekseweg - Entelerweg		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, kruispunt valt niet op in wegbeeld	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Stouweg - Aadorpsweg		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid, ongeschikte aansluiting woonwijk niet wenselijk	3
Wierden	Ja	Overig	Schoolomgeving OBS De Widerode		●			●	Verbeteren verkeersveiligheid directe schoolomgeving	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Almelosestraat - Almelosestraat		●		●	●	Hoge snelheid autoverkeer, oversteekbaarheid verbeteren	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Aadorpsweg - Europaring		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, onduidelijke voorrangssituatie	3
Wierden	Ja	Overig	Schoolomgeving School met de Bijbel De Morgenster		●			●	Verbeteren verkeersveiligheid directe schoolomgeving	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Stouweg - Vijverweg		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid, aansluiting valt niet op in wegbeeld	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Almelosestraat - Aadorpsweg		●		●	●	Onduidelijke voorrangssituatie, ongeschikte aansluiting woonwijk niet wenselijk, hoge snelheid autoverkeer	3
Wierden	Ja	Kruispunt	Aadorpsweg - Korianderhof		●			●	Hoge snelheid autoverkeer, ongeschikte aansluiting woonwijk niet wenselijk, verbeteren oversteekbaarheid	3
Wierden	Ja	Kruispunt	De Aa - fietspad		●		●		Onduidelijke voorrangssituatie, aansluiting fietspad valt niet op	4
Notter/Zuna	Nee	Wegvak	Dennenweg	Tussen Dennenweg en Morsweg		●			Hoge snelheid autoverkeer	5
Notter/Zuna	Nee	Wegvak	Morsweg	Tussen Dennenweg en gemeentegrens		●			Hoge snelheid autoverkeer	5
Notter/Zuna	Nee	Wegvak	Schapendijk	Tussen parallelweg N35 - Heijkampsweg		●		●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	5
Notter/Zuna	Nee	Wegvak	Notterweg	Tussen Heijkampsweg en Schapendijk		●			Hoge snelheid autoverkeer, bochten vallen niet voldoende op in wegbeeld	5
Notter/Zuna	Nee	Wegvak	Grimbergweg	Tussen Grimbergerzijweg en parallelweg N350		●			Hoge snelheid autoverkeer, bomen op korte afstand van rijbaan, smalle rijbaan	5
Hoge Hexel	Nee	Wegvak	Hexelseweg (N751)	Tussen gemeentegrens en Muldersdijk		●			Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	5
Hoge Hexel	Ja	Wegvak	Hexelseweg (N751)	Tussen Muldersdijk en Pilsenweg		●			Hoge snelheid autoverkeer, dorps karakter ontbreekt	5
Hoge Hexel	Nee	Wegvak	Sliepersdijk	Tussen Hexelseweg (N751) en Bekkenhaarsweg		●		●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	5
Hoge Hexel	Nee	Wegvak	Hexelseweg (N751)	Tussen Pilsenweg en Lage Eggenweg		●			Hoge snelheid autoverkeer	5
Wierden	Nee	Wegvak	Hexelseweg (N751)	Tussen Heerdinksschotweg ene bebouwde komgrens		●			Hoge snelheid autoverkeer	5
Hoge Hexel	Nee	Wegvak	Haarboersweg	Tussen Bekkenhaarsweg en Vriezenveenseweg		●		●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden, veel bomen op korte afstand van rijbaan)	5
Enter	Ja	Wegvak	Oude Pastoriestraat	Tussen Reggestraat en Dorpsstraat		●			Hoge snelheid autoverkeer	5
Wierden	Nee	Wegvak	1e Lageveldseweg	Tussen Boomseweg en Vlierdijk		●			Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	5
Wierden	Nee	Wegvak	Vriezenveenseweg	Tussen Vlierdijk en Woestendijk		●		●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	5



Kern	Beb. kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Wegrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op	Oplossingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Wierden	Nee	Wegvak	Vriezenveenseweg	Tussen Haarboersweg en Vlierdijk		●		●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	5
Ypelo/Rectum	Nee	Kruispunt	Rijssensestraat (N350) - Enterweg			●		●	Hoge snelheid autoverkeer, oversteekbaarheid fietsers	5
Notter/Zuna	Nee	Wegvak	Klokkendijk	Tussen N347 (Burgemeester H. Boersingel) en Zunaweg			●	●	Sluipverkeer, hoge snelheid autoverkeer, wegbreedte	6
Hoge Hexel	Nee	Wegvak	Dwarsdijk	Tussen Piksenweg en Bruinehoopsweg			●	●	Hoge snelheid autoverkeer, lange rechtstanden	6
Hoge Hexel	Nee	Wegvak	Bruinehoopsweg	Tussen Dwarsdijk en Vossenbosweg			●	●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	6
Enter	Nee	Wegvak	Rondweg	Tussen Rijssenseweg en De Vosmoat			●	●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden), sluijverkeer, gebruik door groot (landbouw)verkeer	6
Enter	Nee	Wegvak	Achteresweg	Tussen Rijssenseweg en Weitakkersweg			●	●	Hoge snelheid autoverkeer, bomen op korte afstand van rijbaan, zicht, fietssuggestiestroken onvoldoende vormgegeven	6
Enter	Nee	Wegvak	Weitakkersweg	Tussen Achteresweg en bebouwde komgrens			●	●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstand)	6
Enter	Ja	Wegvak	Weitakkersweg	Tussen bebouwde komgrens en Marcus Samuelstraat			●	●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstand), weg oogt niet als weg binnen de bebouwde kom	6
Wierden	Ja	Wegvak	Kruissteenweg	Tussen Schoolstraat en N35			●	●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden), geparkeerde voertuigen langs rijbaan	6
Wierden	Ja	Wegvak	De Holtinck	Tussen De Marke en Aanslagdwarsweg			●	●	Parkeeroverlast	6
Wierden	Ja	Wegvak	Smeijerskampstraat	Tussen Stamanstraat en Rijssenestraat			●	●	Hoge snelheid autoverkeer, sluijverkeer	6
Wierden	Ja	Wegvak	Stamanstraat	Tussen Kruissteenweg en Dokter G.H. Beensweg			●	●	Hoge snelheid autoverkeer, rijden tegen eenrichtingsverkeer, sluijverkeer	6
Wierden	Ja	Wegvak	Hamersweg	Tussen West Kluijvenweg en Oost Kluijvenweg			●	●	Hoge snelheid autoverkeer	6
Wierden	Ja	Wegvak	Wilhelminastraat	Tussen Kedingen en Smeijerskampstraat			●	●	Hoge snelheid autoverkeer, sluijverkeer	6
Wierden	Ja	Wegvak	Watergang	Tussen Waterspoor en Waterspiegel			●	●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	6
Wierden	Ja	Wegvak	Marktstraat	Tussen Nijverdalsestraat en Kerspel			●	●	Hoge snelheid autoverkeer, positie fietsers, overlast parkeren	6
Wierden	Ja	Wegvak	Marktstraat	Tussen Stationsstraat en Nijverdalsestraat			●	●	Hoge snelheid autoverkeer, positie fietsers, overlast parkeren	6
Wierden	Ja	Wegvak	Stationsstraat	Tussen Kerkhofstraat en Nijverdalsestraat			●	●	Hoge snelheid autoverkeer, positie fietsers, overlast parkeren	6
Wierden	Ja	Wegvak	Waterpoort	Tussen Akkerwal en fietspad			●	●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	6
Wierden	Ja	Wegvak	Nijverdalsestraat	Tussen Kerspel en Burgemeester J.C. van den Bergplein			●	●	Hoge snelheid autoverkeer, positie fietsers, overlast parkeren	6
Wierden	Ja	Wegvak	Marjoleinlaan	Tussen Kamillelaan en Marjoleinlaan (garageboxen)			●	●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden), verkeerdrkte tijdens aanvangstijden school	6
Wierden	Ja	Wegvak	Marjoleinlaan	Tussen Kruisemunthof en Marjoleinlaan (garageboxen)			●	●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	6
Enter	Nee	Kruispunt	Enterveenweg - Fietspad Rijssenseweg				●	●	Slecht zicht op autoverkeer, hoge snelheid autoverkeer	6
Enter	Nee	Overig	Carpoolplaats Rijssenseweg				●	●	Onvoldoende parkeercapaciteit, parkeren auto's langs	6
Enter	Nee	Kruispunt	Witmoesdijk - Achteresweg				●	●	Hoge snelheid autoverkeer, uitzicht	6
Wierden	Ja	Kruispunt	Nijverdalsestraat - Jacobsonstraat				●	●	Oversteekbaarheid verbeteren, hoge snelheid autoverkeer	6
Wierden	Ja	Kruispunt	Nijverdalsestraat - oversteek zebrapad t.h.v. hnr. 56 (Lidl)				●	●	Oversteekbaarheid onvoldoende (ondanks VOP), hoge snelheid autoverkeer	6
Wierden	Ja	Kruispunt	Nijverdalsestraat - De Marke - Schoolstraat				●	●	Groot kruispuntvlak, oversteekbaarheid verbeteren, positie fietsers verbeteren, onduidelijke voorrangssituatie, onduidelijkheid rijroutes (door eenrichtingsverkeer)	6
Wierden	Ja	Kruispunt	Akkerwal - fietspad Waterspoor				●	●	Verbeteren oversteekbaarheid, hoge snelheid autoverkeer	6
Wierden	Ja	Kruispunt	Rijssenstraat - Smeijerskampstraat				●	●	Verbeteren oversteekbaarheid, hoge snelheid autoverkeer	6
Wierden	Ja	Overig	Omgeving Kinderopvang KOSMO De Kleine Maatjes				●	●	Veel geparkeerde voertuigen langs rijbaan (onveilig)	6
Wierden	Ja	Kruispunt	Burgemeester J.C. van den Bergplein - Appelhofstraat				●	●	Hoge snelheid autoverkeer, onduidelijke voorrangssituatie (a.g.v. eenrichtingsverkeer)	6



Kern	Beb. kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Wegrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op	Oplossingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Wierden	Ja	Kruispunt	Appelhofstraat - Appelhofdwarstraat				●	●	Onduidelijke voorrangssituatie (a.g.v. eenrichtingsverkeer), hoge snelheid autoverkeer	6
Wierden	Nee	Kruispunt	Klumpershoekweg - Klumperspad - fietspad Moerasweg				●	●	Hoge snelheid autoverkeer, aansluiting fietspad valt niet op	6
Wierden	Ja	Kruispunt	Marjoleinlaan - Kamillelaan - fietspad				●	●	Onduidelijke voorrangssituatie fietsers	6
Notter/Zuna	Nee	Wegvak	Parallelweg N347 (Provincialeweg Zuna)	Tussen Rijssensestraat en Blokkendijk				●	Belangrijk fietsroute, belangrijk route voor landbouwverkeer	7
Notter/Zuna	Nee	Wegvak	Parallelweg N347 (Provincialeweg Zuna)	Tussen Blokkendijk en gemeentegrens				●	Belangrijk fietsroute, belangrijk route voor landbouwverkeer	7
Notter/Zuna	Nee	Wegvak	Molendijk	Tussen Zunaweg en Dennenweg				●	Hoge snelheid autoverkeer	7
Notter/Zuna	Nee	Wegvak	Schapendijk	Tussen Heijkampsweg en Van Kregtenweg				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	7
Wierden	Nee	Wegvak	Bolderpad	Tussen Westerveenweg en Dwarsdijk				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	7
Wierden	Nee	Wegvak	Dwarsdijk	Tussen Heerdinksschotweg en Bolderpad				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	7
Notter/Zuna	Nee	Wegvak	Burgemeestersdijk	Tussen Bosweg en Nottermorsweg				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	7
Wierden	Nee	Wegvak	Heerdinksschotweg	Tussen Dwarswijk en Vossenbosweg				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	7
Hoge Hexel	Nee	Wegvak	Loomsweg	Tussen gemeentegrens en Piksensweg				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	7
Hoge Hexel	Nee	Wegvak	Flierweg	Tussen Hexelseweg (N751) en Loomsweg				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	7
Wierden	Nee	Wegvak	Vossenbosweg	Tussen Erve Meijerinksweg en Schietbaanweg				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	7
Notter/Zuna	Nee	Wegvak	Burgemeestersdijk	Tussen Nottermorsweg en parallelweg N350 (Rijssensestraat)				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	7
Notter/Zuna	Nee	Wegvak	Nottermorsweg	Tussen Wittebeltsweg en Burgemeestersdijk				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	7
Notter/Zuna	Nee	Wegvak	Wittebeltsweg	Tussen Ten Cateweg en Nottermorsweg				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	7
Enter	Nee	Wegvak	Elsenerweg	Tussen gemeentegrens en Jagersweg				●	Hoge snelheid autoverkeer, wegbreedte	7
Hoge Hexel	Nee	Wegvak	1e Lageveldsweg	Tussen Silepersdijk en Vlierdijk				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	7
Enter	Ja	Wegvak	Fleuweweg	Tussen Rijssenseweg en Mettenkampsweg				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	7
Enter	Ja	Wegvak	Stationsweg	Tussen Rijssenseweg en Mettenkampsweg				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	7
Enter	Ja	Wegvak	Disselseweg	Tussen Rijssenseweg en Stationsstraat				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden), parkeren langs rijbaan	7
Enter	Ja	Wegvak	Wierdenseweg/Dorpsstraat	Tussen bebouwde komgrens en Bornebroekseweg				●	Hoge snelheid autoverkeer, zijstraten vallen niet voldoende op in wegbeeld	7
Enter	Ja	Wegvak	Marcus Samuelstraat	Tussen Weitakkersweg en Rijssenseweg				●	Hoge snelheid autoverkeer, geparkeerde voertuigen langs	7
Enter	Ja	Wegvak	Julianastraat	Tussen Hogebrink en Rijssenseweg				●	Hoge snelheid autoverkeer, geparkeerde voertuigen langs	7
Enter	Ja	Wegvak	Dorpsstraat	Tussen Boerdijk en Stationsweg				●	Hoge snelheid autoverkeer, gebruik door groot	7
Enter	Ja	Wegvak	Leemhorst	Tussen Berghorst en Wierdenseweg				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	7
Enter	Ja	Wegvak	Ypeloweg	Tussen bebouwde komgrens en Wierdenseweg/Dorpsstraat				●	Hoge snelheid autoverkeer, breedte wegprofiel, geparkeerde voertuigen	7
Enter	Ja	Wegvak	Reggestraat	Tussen Ypeloweg en Werfstraat				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden), breed wegprofiel, geparkeerde voertuigen rijbaan	7
Enter	Ja	Wegvak	Zuiderstraat	Tussen Brinkstraat en Zuidermaatweg				●	Hoge snelheid autoverkeer	7
Enter	Ja	Wegvak	Berghorst	Tussen Leemhorst en Ypeloweg				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	7
Enter	Ja	Wegvak	Reggestraat	Tussen Werfstraat en Bornebroekseweg				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden), breed wegprofiel, geparkeerde voertuigen rijbaan	7
Enter	Ja	Wegvak	Pad tussen Meestershof en Lage Dijk	Tussen Meestershof en Lage Dijk	●				Onderdeel van nieuwe (fiets)route naar IKC Sportlaan, inrichten als fietsroute	7
Enter	Ja	Wegvak	Sportlaan	Tussen Lage Dijk en Bornebroekseweg					Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden), breed wegprofiel, geparkeerde voertuigen rijbaan	7



Kern	Beb. kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Wegrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op	Oplossingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Enter	Ja	Wegvak	Sportlaan	Tussen Werfstraat en Bornerbroekseweg					Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden), breed wegprofiel, geparkeerde voertuigen rijbaan	7
Wierden	Nee	Wegvak	Vlierdijk	Tussen Vriezenveenseweg en 1e Lageveldsweg				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	7
Enter	Nee	Wegvak	Bullenaarsweg	Tussen Goorseweg en Kartelaarsdijk					Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden), belangrijke route landbouwverkeer	7
Enter	Nee	Wegvak	Stokreefsweg	Tussen Morslaan en Bullenaarsweg				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden), zicht	7
Wierden	Ja	Wegvak	Weusteweg	Tussen Schietspoel en Schering	●				Inrichten als hoofdfietsroute (fietsstraat)	7
Ypelo/Rectum	Nee	Wegvak	Iemenkampsweg	Tussen Ypeloweg en gemeentegrens				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	7
Enter	Nee	Wegvak	Langevoortsdijk	Tussen Bornerbroekseweg en hnr. 3				●	Hoge snelheid autoverkeer (lange rechtstanden)	7
Wierden	Ja	Wegvak	Vijverweg	Tussen Schering en Stouweg				●	Hoge snelheid autoverkeer, essentiële inrichtingskenmerken	7
Notter/Zuna	Nee	Kruispunt	Burgemeestersdijk - Nottermorsweg					●	Hoge snelheid autoverkeer	7
Enter	Ja	Kruispunt	Wierdenseweg - Leemhorst					●	Hoge snelheid autoverkeer, oversteekbaarheid	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Looweg - Het Loo		●				Ultritconstructie niet juist vormgegeven (gelijkwaardigheid wenselijk)	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Admiraal de Ruyterstraat - De Savornin Lohmanstraat					●	Hoge snelheid autoverkeer, groot kruispuntvlak	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Admiraal de Ruyterweg - Piet Heinstraat					●	Hoge snelheid autoverkeer, groot kruispuntvlak	7
Enter	Ja	Kruispunt	Brinkstraat - fietspad		●				Onduidelijke voorrangssituatie, aansluiting fietspad valt niet op in wegbeeld	7
Enter	Ja	Kruispunt	Voormors - Groengronden		●				Ultritconstructie niet juist vormgegeven (gelijkwaardigheid wenselijk)	7
Enter	Ja	Kruispunt	Erve Roerinck - Erve Hobbelinck		●				Onlogische markering kruispunt	7
Enter	Ja	Kruispunt	Erve Roerinkck - Erve De Plecht (west)		●				Ultritconstructie niet juist vormgegeven (gelijkwaardigheid wenselijk)	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Jacobsonstraat - Prins Hendrikstraat					●	Hoge snelheid autoverkeer	7
Enter	Ja	Kruispunt	Erve Roerinck - Erve De Plecht		●				Ultritconstructie niet juist vormgegeven (gelijkwaardigheid wenselijk)	7
Enter	Ja	Kruispunt	Erve Roerinck - Erve Roerinck t.h.v. hnr. 19		●				Ultritconstructie niet juist vormgegeven (gelijkwaardigheid wenselijk)	7
Enter	Ja	Kruispunt	Erve Smedinck - Erve Roerinck		●				Ultritconstructie niet juist vormgegeven (gelijkwaardigheid wenselijk)	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Nijverdalsestraat - Vossenbeldstraat		●				Onduidelijke voorrangssituatie door ander verhardingstype	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Nijverdalsestraat - Bongerd		●				Hoge snelheid autoverkeer, groot kruispuntvlak	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Kedingen - Wilhelminastraat		●				Hoge snelheid autoverkeer, groot kruispuntvlak	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Grote Maatweg - Beukenlaan		●				Ultritconstructie niet juist vormgegeven	7
Hoge Hexel	Nee	Kruispunt	Vriezenveenseweg - Haarboersweg					●	Hoge snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Hooiland - Karrespoor		●				Ultritconstructie niet juist vormgegeven	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Hooiland - fietspad noord-zuid					●	Onduidelijke voorrangssituatie, aansluiting fietspad valt niet op in wegbeeld	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Hooiland - Hooiland					●	Hoge snelheid autoverkeer, groot kruispuntvlak	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Grote Maatweg - Elzenlaan		●				Ultritconstructie niet juist vormgegeven	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Scheermolen - Scheermolen					●	Hoge snelheid autoverkeer	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Scheermolen - fietspad					●	Aansluiting fietspad (voorrang) valt onvoldoende op in	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Grote Maatweg - Sparrenlaan		●				Ultritconstructie niet juist vormgegeven	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Hooiland - Ploegschaar					●	Hoge snelheid autoverkeer, groot kruispuntvlak	7



Kern	Beb. kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Wegrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op	Opllosingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Wierden	Ja	Kruispunt	Sikkel - Garf		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Grote Maatweg - De Aa		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Korianderhof - Korianderhof 1-49		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven (gelijkwaardigheid wenselijk)	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Weefkamer - Twijnspil		●				Onduidelijke voorrangssituatie	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Stoppelland - Sikkel		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Lavendelhof - Lavendelhof 29-37		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven (gelijkwaardigheid wenselijk)	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Lavendelhof - Lavendelhof 1-21		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven (gelijkwaardigheid wenselijk)	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Almeloestraat - De Aa		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven, middengeleider ligt 'voorbij' kruispunt	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Korianderhof - Korianderhof 51-87 + 16-34		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven (gelijkwaardigheid wenselijk)	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Kruizenmunthof - Kruizemunthof 9-27		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven (gelijkwaardigheid wenselijk)	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Stoppelland - Hakselaar		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Twijnspil - fietspad				●		Oversteek fietspad (voorrang) valt onvoldoende op in	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Korianderhof - Korianderhof 89-125		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven (gelijkwaardigheid wenselijk)	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Kruizenmunthof - Kruizemunthof 29-55		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven (gelijkwaardigheid wenselijk)	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Stoppelland - Weesboom		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Korianderhof - Korianderhof 36-62		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven (gelijkwaardigheid wenselijk)	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Stoppelland - Stiepel		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Korianderhof - Korianderhof 127-163 + 64-82		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven (gelijkwaardigheid wenselijk)	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Alsemhof - Alsemhof 26-46		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven (gelijkwaardigheid wenselijk)	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Alsemhof - Alsemhof 2-24		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven (gelijkwaardigheid wenselijk)	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Korianderhof - Korianderhof 165-201		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven (gelijkwaardigheid wenselijk)	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Stouweweg - fietspad (langs Vijverweg)				●		Fietsoversteek valt niet op in wegbeeld, ongelijke voorrangssituatie t.o.v. andere oversteeklocaties van fietspad	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Marjoleinlaan - Marjoleilaan (plein garageboxen)		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Korianderhof - Korianderhof 203-251		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven (gelijkwaardigheid wenselijk)	7
Wierden	Ja	Kruispunt	Korianderhof - Korianderhof 253-301		●				Uitritconstructie niet juist vormgegeven (gelijkwaardigheid wenselijk)	7
Enter	Nee	Kruispunt	Wolvesweg - Kartelaarsdijk - Zeendamsweg				●		Hoge snelheid autoverkeer, groot kruispuntvlak	7