

Uitvoeringsagenda

2025 – 2026

Mobiliteitsplan



WELKOM **W**IERDEN

Informatiepagina

2



Titel:	Uitvoeringsagenda 2025-2026 <i>Mobiliteitsplan</i>
Status	Definitief
Datum:	November 2024
Opgesteld door:	Afdeling Ruimtelijk Beheer en Realisatie Cluster Verkeer en Mobiliteit



Inhoudsopgave

1. Inleiding	5		
1.1. Aanleiding	5		
1.2. Nota meerjarenbeleid	5		
1.3. Uitvoeringsagenda 2025-2026	5		
2. Afwegingskader	7		
2.1. Algemeen	7		
2.2. Zijn er meer afwegingen nodig?	7		
3. Projecten	9		
3.1. Parkeeronderzoek/-visie centrum Wierden en Enter	9		
3.2. Parkeeronderzoek woonwijken	10		
3.3. Verbeteren verkeerstructuur rondom Hogeluchtsweg en Van Kregten Tunnel	10		
3.4. Verbeteren fietsvoorzieningen Nijverdalsestraat (tussen spoorwegovergang en N35)	13		
3.5. Herinrichting kruispunt Dikkensweg – Dahliastraat – Appelhofstraat (Wierden)	14		
3.6. Rotonde Rijssenseweg – De Bleek (Enter) en wegvak Rijssensweg (tussen De Bleek en Vonderweg)	15		
3.7. Fietsveilige inrichting - 60 km/uur maatregelen Bekkenhaarsweg (Hoge Hexel) - buiten de bebouwde kom	16		
3.8. Fietsveilige inrichting - 60 km/uur maatregelen Goorseweg (Enter) - buiten de bebouwde kom	17		
3.9. Fietsveilige inrichting - 60 km/uur maatregelen Enterweg/Wierdenseweg (Enter) - buiten de bebouwde kom	18		
3.10. Verkeersveilige inrichting (incl. schoolomgeving) Kruizemunthof (Wierden)	19		
3.11. Inrichting gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur Hexelseweg (Wierden)	20		
3.12. Werk-met-werk	21		
3.13. Overige projecten	21		
4. Financiën	23		
4.1. Algemeen	23		
4.2. Beschikbare middelen	23		
4.3. Subsidies	23		
5. Planning	25		



6. Communicatie/Participatie	27
6.1. Algemeen	27
6.2. Mobiliteitsplan vormt het kader	27
6.3. Participatie en communicatie	27

Bijlage

Bijlage 1	Financieel overzicht uitvoeringsagenda
-----------	--



1. Inleiding

1.1. Aanleiding

In het Mobiliteitsplan (document: Mobiliteitsplan – Actualisatie 2024-2030 – Veilig op weg) hebben we de ambitie uitgesproken om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in onze gemeente te verbeteren. Dit willen we doen door goede verkeerseducatie, adequate handhaving en aanpassingen in de infrastructuur.

Vanuit een schepere visie en vanuit de netwerkstructuren hebben we gekeken waar de knelpunten liggen. Hierbij is ook gekeken naar de weginrichting, geregistreerde ongevallen, locaties die door onze inwoners en gebruikers gevaarlijk worden gevonden en locaties waar in potentie een hoger risico op verkeersonveiligheid bestaat. Dit alles heeft geleid tot een knelpuntenlijst van ruim 370 knelpunten.

Deze locaties zijn divers van aard. Het gaat hierbij om locaties waar kleine maatregelen een groot effect kunnen hebben, maar ook om locaties waar grote infrastructurele maatregelen wenselijk zijn. Alle knelpunten en wenselijke maatregelen zijn beschreven in Deel II – Uitwerking van het mobiliteitsplan.

Het is noodzakelijk om de komende jaren fors te investeren in infrastructurele aanpassingen. Het is de ambitie om de geconstateerde knelpunten in onze

infrastructuur de komende jaren actief aan te pakken. Door ook gebruik te maken van subsidiemogelijkheden en combinaties met groot onderhoud willen gaan we effectief om met inzet van middelen,

1.2. Nota meerjarenbeleid

De gemeenteraad heeft in de Nota Meerjarenbeleid 2025-2028 jaarlijks een bedrag beschikbaar gesteld van € 500.000,-. Dit naast het nog resterende krediet van € 737.592. Dit maakt een investering van € 1.737.592 mogelijk de komende twee jaar

1.3. Uitvoeringsagenda 2025-2026

In deze uitvoeringsagenda beschrijven we welke maatregelen en projecten we in 2022 en 2023 willen uitvoeren. Tweejaarlijks stellen we het uitvoeringsprogramma opnieuw vast. Hiermee spelen we altijd adequaat in op mogelijke koppelkansen op het gebied bijvoorbeeld subsidies of regulier wegonderhoud en ruimtelijke ontwikkelingen.



WELKOM **W**IERDEN



2. Afwegingskader

2.1. Algemeen

Hoe komen we van de totale knelpuntenlijst tot een concrete uitvoeringsagenda voor de komende twee jaar. We kijken naast de prioritering naar onder andere waar we 'werk-met-werk' kunnen maken en op welke ruimtelijke ontwikkelingen we bijvoorbeeld kunnen inspringen.

2.2. Zijn er meer afwegingen nodig?

De totale knelpuntenlijst bestaat uit bijna 380 punten/wegvakken. Daarbij vinden we dat prioriteiten 1 tot en met 3 als 'hoog' gekwalificeerd moeten worden. Daarbij constateren we ook dat prioriteit 3 alsnog 214 'locaties' kent. Een deel van deze locaties 'scoort' ook op de onderwerpen 'objectieve onveiligheid' of 'subjectieve onveiligheid'. Deze onderverdeling hebben we niet verder uitgesplitst, maar prioriteiten 3 met een 'extra' score wordt officieel hoger gescoord dan andere prioriteit 3-knelpunten.

Een integraal afwegingskader is niet geheel compleet te maken. In hoofdlijnen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd als afwegingskader:

Afwegingskader

Prioriteiten 1 tot en met 3 worden als 'hoog' gekwalificeerd

Het is hierbij wenselijk om te kijken naar de doorlooptijd

Prioriteiten 4 tot en met 7 worden niet 'los' opgepakt

Deze worden alleen opgepakt wanneer er koppelingen (werk-met-werk) liggen op het gebied regulier weg- onderhoud en ruimtelijke ontwikkelingen

Projecten/knelpunten die 'regionaal' van belang zijn, en waar subsidie voor kan worden verkregen, krijgen 'voorrang'

Het gaat hierbij uitsluitend om projecten met de prioriteit 1 tot en met 3

Projecten uit het 'oude' uitvoeringsprogramma worden zoveel mogelijk opgenomen in de nieuwe uitvoeringsagenda

Uitzonderingen zijn goed beargumenteerd of de nut en noodzaak voor deze projecten is (fors) gewijzigd.





3. Projecten

3.1. Parkeeronderzoek/-visie centrum Wierden en Enter

Wierden

Er zijn verschillende ontwikkelingen in en rond het centrum van Wierden. Voorbeelden zijn de herontwikkeling van het gebied rondom de gymzaal aan de Wilhelminastraat, het creëren van een ontmoetingsplein, nieuwbouwontwikkelingen.

In de huidige situatie wordt de parkeerdruk als hoog ervaren. Daarnaast zijn er verschillende ontwikkelingen in en rond het centrum van Wierden. Deze ontwikkelingen kunnen ertoe leiden dat het parkeren en het verkeer anders wordt vormgegeven.

We willen uiteindelijk werken naar een nieuwe parkeervisie voor het centrum en de randgebieden. Het is belangrijk om eerst inzicht te hebben in het gebruik van de huidige parkeervoorzieningen. We voeren daarom in september 2024 een parkeeronderzoek uit in en rond het centrum. Dit onderzoek vormt de basis voor het opstellen van een nieuwe parkeervisie. De ontwikkelingen hoeven niet per se te wachten op de nieuwe parkeervisie, maar kunnen goed parallel lopen.

Enter

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 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).

Parkeervisie centrum Wierden en Enter

Kosten:	€ 15.000
Aanpak knelpunten:	Beleid
Niveau van participatie:	Level 2: Gemiddelde participatie – Adviseren/Raadplegen
Planning:	<ul style="list-style-type: none">Uitvoering onderzoeken: 2024Opstellen parkeervisie(s): 2025

De resultaten van de parkeeronderzoeken bieden ook een belangrijke input voor worden voor het bepalen van meer actuele parkeercijfers/-normen die worden gehanteerd bij nieuwbouw-/inbreidingsplannen.



3.2. Parkeeronderzoek woonwijken

In veel woonwijken is er sprake van een hoge parkeerdruk. Hiervan krijgen we ook met regelmaat meldingen van bewoners. Het autobezit is in de afgelopen decennia fors toegenomen. Vooral in de wat oudere wijken zien we dat de hoeveelheid parkeerplaatsen beperkt is. Het autobezit is gegroeid, maar het parkeerarsenaal is gelijk gebleven.

We willen daarom een beeld krijgen van de parkeerdruk in de woonwijken. Door het inzichtelijk maken van de daadwerkelijk parkeerdruk, kunnen we beter sturing geven aan knelpunten en ook voor nieuwe situaties. De resultaten van dit onderzoek kunnen ook gebruikt worden voor het bepalen van meer actuele parkeerkencijfers/-normen die worden gehanteerd bij nieuwbouw-/inbreidingsplannen.

Parkeeronderzoek woonwijken		
Kosten:	€	25.000
Subsidie:		-
Aanpak knelpunten:		Beleid
Niveau van participatie:		Geen
Planning:		<ul style="list-style-type: none"> • Uitvoering onderzoeken: 2025 • Opstellen parkeervisie(s)/-normen: 2025

3.3. Verbeteren verkeersstructuur rondom Hogeluchtsweg en Van Kregten Tunnel

Vrijliggende fietspaden rotonde Van Kregten Tunnel – Anjelierstraat – Dikkensweg - Stationsplein

De fietsaansluiting op en de fietsvoorzieningen op de rotonde Van Kregten Tunnel – Anjelierstraat zijn onduidelijk en onveilig. Dit vinden inwoners en gebruikers ook. Fietsers komen op een onveilige plek op de rotonde en maken op de rotonde gebruik van dezelfde rijbaan als het gemotoriseerde verkeer. We willen daarom de situatie voor fietsers verbeteren. Op de rotonde willen we vrijliggende fietspaden realiseren. Hierdoor krijgen fietsers een 'eigen' veilige ruimte op de rotonde.

Vrijliggende fietspaden om rotonde Van Kregten Tunnel – Dikkensweg – Anjelierstraat	
Kosten:	€ 400.000
Subsidie:	50% (verleend – maximaal € 200.000)
Aanpak knelpunten:	<ul style="list-style-type: none"> ● Vekeersstructuur / Weginrichting ● Objectieve onveiligheid ● Subjectieve onveiligheid ● Verhoogd risico op onveiligheid
Niveau van participatie:	Level 3: Intensieve participatie – Adviseren / Raadplegen
Planning:	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwerpfase: 1^e helft 2025 • Participatie: medio 2025 • Voorbereiding: vanaf 2 helft 2025 • Uitvoering: vanaf 2026 <p>Indien verleggen van nutsvoorzieningen nodig is, kan planning (fors) verschuiven</p>



Herinrichting kruispunt Hogeluchtsweg – Weusteweg en rotonde Hogeluchtsweg – Nijverheidsstraat – Van Kregten Tunnel

De rotonde Hogeluchtsweg – Nijverheidsstraat – Van Kregten Tunnel en het kruispunt Hogeluchtsweg – Weusteweg zijn complexe kruispunten op een korte afstand van elkaar. Dit wordt ook zo ervaren. De snelheid van het autoverkeer ligt hoog en autoverkeer snijdt de rijlijnen vaak af. Door de complexe situatie komt fietsverkeer vaak in de 'verdrukking'. Het is wenselijk om deze twee kruispunten te herinrichten waarbij de structuur eenvoudiger wordt en er een betere aansluiting is op de Van Kregten Tunnel. Het is daarbij wenselijk om goed aandacht te hebben voor de hoofdfietsverbinding naar de Weusteweg en Industrieweg.



Figuur 1: Mogelijke structuurwijziging kan leiden tot eenvoudiger en verkeersveiligere situatie

Herinrichting kruispunt Hogeluchtsweg – Weusteweg en rotonde Hogeluchtsweg – Nijverheidsstraat – Van Kregten Tunnel

Kosten:	€ 250.000
Subsidie:	-
Aanpak knelpunten:	<ul style="list-style-type: none">● Vekeersstructuur / Weginrichting● Objectieve onveiligheid● Subjectieve onveiligheid● Verhoogd risico op onveiligheid
Niveau van participatie:	Level 3: Intensieve participatie – Adviseren / Raadplegen
Planning:	<ul style="list-style-type: none">• Ontwerpfase: 1^e helft 2025• Participatie: medio 2025• Voorbereiding: vanaf 2 helft 2025• Uitvoering: vanaf 2026 Indien verleggen van nutsvoorzieningen nodig is, kan planning (fors) verschuiven

Kruispunt Vriezenveenseweg – Industrieweg (en wegvak Industrieweg)

Het kruispunt Vriezenveenseweg – Industrieweg is onoverzichtelijk. De snelheid van het gemotoriseerde verkeer ligt relatief hoog, maar het zicht vanaf het kruispunt is beperkt. De hoge snelheid en de smalle fietsstroken maken ook dat fietsers zich onveilig voelen. De zuidelijke tak van de Vriezenveenseweg is vormgegeven met een uitritconstructie. Hierdoor zijn er verschillende voorrangssituaties op één kruispunt. Het is wenselijk om de snelheid van het verkeer rondom het kruispunt en op het wegvak tussen de Vriezenveenseweg en Weusteweg te verlagen. En deze in te richten als een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur. Op het kruispunt willen we (indien de openbare ruimte het toelaat) middengeleiders realiseren, zodat fietsers/voetgangers in twee fasen kunnen oversteken. Ook willen we hier een snelheidsremmende maatregel realiseren.



Vrijliggende fietspaden om rotonde Van Kregten Tunnel – Dikkensweg – Anjelierstraat

Kosten:	€ 75.000
Subsidie:	25%
Aanpak knelpunten:	<ul style="list-style-type: none">● Vekeersstructuur / Weginrichting● Objectieve onveiligheid● Subjectieve onveiligheid● Verhoogd risico op onveiligheid
Niveau van participatie:	Level 3: Intensieve participatie – Adviseren / Raadplegen
Planning:	<ul style="list-style-type: none">• Ontwerpfase: 1^e helft 2025• Participatie: medio 2025• Voorbereiding: vanaf 2 helft 2025• Uitvoering: eind 2025/begin 2026 <p>Afhankelijk van het totale inrichtingsplan kan de uitvoering mogelijk eerder (losgekoppeld worden van het totale plan).</p>

Aanleg voetpad Nijverheidsstraat

Langs de Nijverheidsstraat is geen doorgaande verbinding voor voetgangers aanwezig tussen de Van Kregten Tunnel en woonwijk De Stouwe. Op verschillende stukken is wel een loopvoorziening aanwezig, maar deze wordt op verschillende plekken onderbroken door groen. Een alternatieve verbinding is wel aanwezig via de tunnel onder het spoor (in het verlengde van de Akeleistraat) en via de Anjelierstraat. Uit onderzoek blijkt dat het langs de Nijverheidsstraat niet om grote aantallen voetgangers gaat. We kunnen hier op redelijk effectieve wijze een doorgaande verbinding realiseren. Dit betekent wel dat groenvoorzieningen (aan de zuidzijde van de weg) moeten verdwijnen. We willen inventariseren welke mogelijkheden er zijn om aan de noordzijde juist extra te vergroenen.

Aanleg voetpad Nijverheidsstraat

Kosten:	€ 30.000
Subsidie:	-
Aanpak knelpunten:	<ul style="list-style-type: none">● Vekeersstructuur / Weginrichting○ Objectieve onveiligheid● Subjectieve onveiligheid● Verhoogd risico op onveiligheid
Niveau van participatie:	Niveau 1: Beperkte participatie – Informeren / Raadplegen
Planning:	<ul style="list-style-type: none">• Ontwerpfase: 1^e helft 2025• Participatie: medio 2025• Voorbereiding: vanaf 2 helft 2025• Uitvoering: eind 2025/begin 2026 <p>Afhankelijk van het totale inrichtingsplan kan de uitvoering mogelijk eerder (losgekoppeld worden van het totale plan).</p>

Nijverheidsstraat (rijbaan) wordt niet aangepakt

Opgemerkt wordt dat de rijbaan van de Nijverheidsstraat zelf niet wordt aangepast. Aanpak van de snelheid van het verkeer, het verbeteren van de positie van fietsers en het verbeteren van de aansluiting met de Handelsweg worden niet meegenomen. Deze knelpunten 'blijven staan'.



3.4. Verbeteren fietsvoorzieningen Nijverdalsestraat (tussen spoorwegovergang en N35)

Verbreiden fietspaden buiten de bebouwde kom

De fietsvoorzieningen op het deel buiten de bebouwde kom zijn veel te smal. We willen deze graag verbreden naar 2,50 meter. In de toekomstige situatie (na aanleg van de verbreding van de N35) is de Nijverdalsestraat een belangrijke feeder voor de fietssnelweg F35. Deze fietsverbindingen maken onderdeel uit van het regionale kernnet fiets.

Aan de noordzijde van de weg liggen belangrijke ondergrondse nutsvoorzieningen. We onderzoeken daarom ook of het wenselijk is om een breed (in twee richtingen bereden) fietspad aan één zijde van de weg mogelijk is.

Aanpassingen fietsoversteken en middeneiland rotonde

Fietsers steken in de huidige situatie de rotonde over direct naast de rotonde. Dit is onveilig en wordt ook als zodanig ervaren door gebruikers. Fietsers bevinden zich bij het oversteken in de 'dode hoek' van automobilisten die de rotonde afrijden. Het is wenselijk om de fietsoversteken verder uit de rotonde te realiseren, waarbij er een tussenruimte van minimaal 5,0 meter ontstaat. Hierdoor worden de verschillende conflictpunten uit elkaar getrokken en steken fietsers meer haaks over ten opzichte van de positie van de automobilist.

In de praktijk blijkt dat de rotonde 'optimaal' wordt benut door voertuigen; zowel personenauto's en (groot) vrachtverkeer. Veel voertuigen maken gebruik van de 'rammelstrook' om zo de rotonde af te snijden. Het is daarom wenselijk om het middeneiland (groene inrichting) te vergroten en het overrijdbare gedeelte te verkleinen.

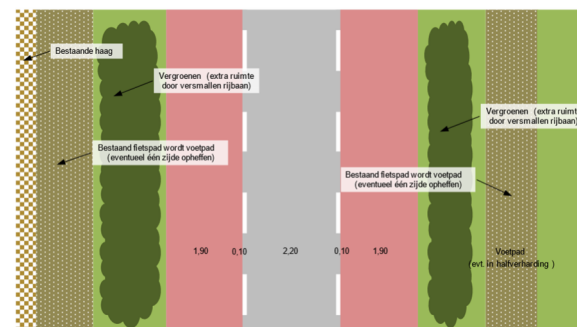
Binnen de bebouwde kom

De fietspaden langs het wegvak binnen de bebouwde kom zijn veel te smal. De functie van dit gedeelte van de Nijverdalsestraat is gelijk aan het, enkele jaren geleden heringerichte, gedeelte tussen de spoorwegovergang en De Marke. In weginrichting en uitstraling verschillen de beide wegvakken nogal.

Het, enkele jaren geleden heringerichte, gedeelte tussen de spoorwegovergang en De Marke voldoet het meest aan de beoogde functie van een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur.

De aanwezigheid van vrijliggende fietspaden maakt dat de snelheid van het autoverkeer hoger ligt. Door het toepassen van brede rode fietsstroken kan een veilig (gemengd) gebruik worden gerealiseerd, waarbij voor fietsers een veilige ruimte aanwezig is. Hiermee ontstaat een wegbeeld waarbij gemotoriseerd gebruik kan maken van de gehele rijbaan. Bij gebruik door fietsers is het, door de smalle rijloper, duidelijk dat bij eventueel tegemoetkomend verkeer achter de fietsers moet worden blijven gereden. Ook een verbetering van de situatie bij de spoorwegovergang wordt meegenomen.

Door het versmallen van de rijbaan is het mogelijk om meer groen toe te passen. Ook moet hierbij aandacht zijn voor loopvoorzieningen langs de rijbaan.



Figuur 2: Eerste idee inrichting Nijverdalsestraat (tussen rotonde en spoor)



Verbeteren fietsvoorzieningen Nijverdalsestraat (tussen spoorwegovergang en N35)

Kosten:	€ 400.000 (incl. € 150.000 vanuit onderhoud en beheer)
Subsidie:	50% (verleend – maximaal € 150.000)
Aanpak knelpunten:	<ul style="list-style-type: none">● Vekeersstructuur / Weginrichting● Objectieve onveiligheid● Subjectieve onveiligheid● Verhoogd risico op onveiligheid
Niveau van participatie:	Level 2: Gemiddelde participatie – Adviseren/Raadplegen
Planning:	<ul style="list-style-type: none">• Ontwerpfase: 1^e helft 2025• Participatie: 2^e/3^e kwartaal 2025• Voorbereiding: medio 2025• Uitvoering: vanaf 4^e kwartaal 2025

3.5. Herinrichting kruispunt Dikkensweg – Dahliastraat – Appelhofstraat (Wierden)

In de huidige situatie is het kruispunt Dikkensweg – Dahliastraat onveilig. De aansluitende wegen liggen niet tegenover elkaar. Hierdoor is er sprake van een bajonet-kruispunt. Dit leidt vaak tot verwarring bij voorrangskwesties. We willen de verkeersveiligheid op dit kruispunt verbeteren door de aansluitende wegen 'recht tegenover elkaar' te laten aansluiten. Door het aanbrengen van een kruispuntplateau en het vergroenen van de directe omgeving van het kruispunt, willen de snelheid op en rond het kruispunt verlagen.

Herinrichting kruispunt Dikkensweg – Dahliastraat – Appelhofstraat (Wierden)

Kosten:	€ 75.000
Subsidie:	25% (programmabudget – UVP Mobiliteit Overijssel)
Aanpak knelpunten:	<ul style="list-style-type: none">● Vekeersstructuur / Weginrichting○ Objectieve onveiligheid● Subjectieve onveiligheid● Verhoogd risico op onveiligheid
Niveau van participatie:	Level 1: Beperkte participatie – Informeren / Raadplegen
Planning:	<ul style="list-style-type: none">• Ontwerpfase: 4^e kwartaal 2025• Participatie: 1^e kwartaal 2025• Voorbereiding: 1^e kwartaal 2025• Uitvoering: 1^e/2^e kwartaal 2025



3.6. Ronde Rjssenseweg – De Bleek (Enter) en wegvak Rjssenseweg (tussen De Bleek en Vonderweg)

Een vaker gehoord knelpunt zijn de fietsoversteken op de rotonde. Fietzers hebben geen voorrang, maar krijgen/nemen dit vaak toch. Het aantal (geregistreerde) ongevallen is beperkt.

De rotonde ligt buiten de bebouwde kom. Dat betekent dat fietsers geen voorrang hebben op de rotonde en de fietsoversteken op 10 meter uit de rotonde liggen. Het bedrijventerrein De Elsmoat ligt juridisch gezien ook buiten de bebouwde kom, echter is er wel een snelheidsregime van 30 km/uur ingesteld. Door de omgeving van de rotonde 'lijkt' deze voor gebruikers meer binnen de bebouwde kom te liggen. Dit zorgt voor verwarring.

We willen de fietsoversteken op de rotonde verbeteren. We willen de fietsers op de rotonde voorrang geven en de rotonde binnen de bebouwde kom leggen. Hiervoor moeten de fietsoversteken dichterbij de rotonde komen te liggen. Met deze situatie heeft kruisend gemotoriseerd verkeer op de aankomende wegen goed zicht op het fietsverkeer en ook op het overige verkeer op de rotonde; tegelijkertijd blokkeren zij de fietsoversteek niet. Voor afrijdend verkeer van de rotonde geldt dat ook zij goed zicht hebben op de fietsers en dat zij de rotonde nog niet volledig zijn gepasseerd en pas dan in contact komen met fietsers.

Verder willen we het wegvak tussen de rotonde en de bebouwde kom anders inrichten (vooral markering) en indien mogelijk het kruispunt Rjssenseweg – Achteresweg aanpakken.



Figuur 3: Eerst opzet aanpassingen fietsoversteek rotonde Rjssenseweg – De Bleek (Enter)

Rotonde Rjssenseweg – De Bleek (Enter) en wegvak Rjssenseweg (tussen De Bleek en Vonderweg)

Kosten:	€ 115.000
Subsidie:	25% (programmabudget – UVP Mobiliteit Overijssel)
Aanpak knelpunten:	<ul style="list-style-type: none">● Vekeersstructuur / Weginrichting○ Objectieve onveiligheid● Subjectieve onveiligheid● Verhoogd risico op onveiligheid
Niveau van participatie:	Level 1: Beperkte participatie – Informeren / Raadplegen
Planning:	<ul style="list-style-type: none">• Ontwerpfase: 4^e kwartaal 2025• Participatie: 1^e kwartaal 2025• Voorbereiding: 1^e kwartaal 2025• Uitvoering: 1^e/2^e kwartaal 2025



3.7. Fietsveilige inrichting - 60 km/uur maatregelen Bekkenhaarsweg (Hoge Hexel) - buiten de bebouwde kom

De Bekkenhaarsweg is de verbinding tussen de N751 (Hexelseweg) en Vriezenveen. Het snelheidsregime op deze weg is 60 km/uur. In het verleden zijn 'zogenaamde' fietssuggestiestroken aangebracht. De breedte van deze fietsstroken zijn beperkt (maximaal 1,20 meter breed). Deze fietssuggestiestroken bieden fietsers onvoldoende ruimte om een veilige plaats te hebben op de rijbaan. We willen over de hele lengte brede rode fietsstroken aanbrengen.

Daarnaast zijn de snelheden van het autoverkeer hoog. Op het kruispunt met de Sliepersdijk en de Haarboersweg is een kruispuntplateau gerealiseerd. We willen, in overleg met de buurt en overige belanghebbenden, aanvullende snelheidsremmende maatregelen nemen.

Op verschillende locaties zijn snelheidsremmende maatregelen getroffen. Op twee locaties zijn ook wegvakplateaus aanwezig. De bestaande snelheidsremmende maatregelen moeten worden ingemeten en mogelijk worden geherprofileerd. Daarnaast willen we op een aantal locaties snelheidsremmende maatregelen nemen. Dit in overleg met de buurt en belanghebbenden.

Fietsveilige inrichting - 60 km/uur maatregelen Enterweg/Wierdenseweg (Enter) - buiten de bebouwde kom

Kosten:	€ 236.250
Subsidie:	25% (programmabudget - UVP Mobiliteit Overijssel)
Aanpak knelpunten:	<ul style="list-style-type: none">● Vekeersstructuur / Weginrichting● Objectieve onveiligheid● Subjectieve onveiligheid● Verhoogd risico op onveiligheid
Niveau van participatie:	Level 2: Gemiddelde participatie - Adviseren/Raadplegen
Planning:	<ul style="list-style-type: none">• Ontwerpfase: 1^e kwartaal 2025• Participatie: 2^e kwartaal 2025• Voorbereiding: vanaf 2^e kwartaal 2025• Uitvoering: 3^e/4^e kwartaal 2025



3.8. Fietsveilige inrichting - 60 km/uur maatregelen Goorseweg (Enter) - buiten de bebouwde kom

De Goorseweg is een weg waar hard wordt gereden. Het snelheidsregime op deze weg is 60 km/uur. Op het weggedeelte in de gemeente Hof van Twente zijn al rode fietsstroken aanwezig. Op het gedeelte naar Enter zijn in het verleden zijn 'zogenaamde' fietssuggestiestroken aangebracht. De breedte van deze fietsstroken zijn beperkt (maximaal 1,25 meter breed). Deze fietssuggestiestroken bieden fietsers onvoldoende ruimte om een veilige plaats te hebben op de rijbaan.

We willen een verkeersveilige inrichting van de weg tot een 60 km/uur weg. Hierbij willen we brede rode fietsstroken (1,85 meter) aan te brengen. De snelheid van het autoverkeer wordt alleen geremd ter plekke van de bebouwde komgrens van Enter. Dit plateau willen we herprofilen. Daarnaast zijn, om een veiligere weg te realiseren, aanvullende snelheidsremmende maatregelen nodig. Deze zullen we in samenspraak met de buurt en bijvoorbeeld VVN en LTO bepalen.

Fietsveilige inrichting - 60 km/uur maatregelen Goorseweg (Enter) - buiten de bebouwde kom

Kosten:	€ 253.250
Subsidie:	Aangevraagd (50%)
Aanpak knelpunten:	<ul style="list-style-type: none">● Vekeersstructuur / Weginrichting● Objectieve onveiligheid○ Subjectieve onveiligheid● Verhoogd risico op onveiligheid
Niveau van participatie:	Level 2: Gemiddelde participatie – Adviseren/Raadplegen
Planning:	<ul style="list-style-type: none">• Ontwerpfase: 1^e kwartaal 2025• Participatie: 2^e kwartaal 2025• Voorbereiding: vanaf 2^e kwartaal 2025• Uitvoering: 3^e/4^e kwartaal 2025



3.9. Fietsveilige inrichting - 60 km/uur maatregelen Enterweg/Wierdenseweg (Enter) - buiten de bebouwde kom

De Enterweg/Wierdenseweg is de hoofdverbindingsweg tussen de kernen Wierden en Enter. Het snelheidsregime op deze weg is 60 km/uur. In het verleden zijn 'zogenaamde' fietssuggestiestroken aangebracht. De breedte van deze fietsstroken zijn beperkt (maximaal 1,00 meter breed). Deze fietssuggestiestroken bieden fietsers onvoldoende ruimte om een veilige plaats te hebben op de rijbaan.

Op enkele plekken zijn kruispuntplateaus aangebracht. De passeersnelheid op deze plateaus is vrij hoog. Ook zijn de kruispuntvlakken op verschillende wegen erg groot, waardoor er op de kruispunten sprake is van een hoge snelheid. De snelheid van het verkeer ligt in zijn algemeenheid erg hoog. Op enkele locaties zijn in de afgelopen jaren ook ongevallen gebeurd.

18



Figuur 4: Situatie

Het gebruik als ontsluitingsroute voor de kern Enter, het gebruik door landbouwverkeer van deze weg in combinatie met de hoofdfietsstructuur, maakt dat maatregelen voor het veiliger inrichten voor fietsers nodig zijn.

We willen over de hele lengte brede rode fietsstroken aanbrengen. Op verschillende locaties zijn snelheidsremmende maatregelen getroffen. Op twee locaties zijn ook wegvakplateaus aanwezig. De bestaande snelheidsremmende maatregelen moeten worden ingemeten en mogelijk worden geherprofileerd. Daarnaast willen we op een aantal locaties snelheidsremmende maatregelen nemen. Dit in overleg met de buurt en belanghebbenden.

Fietsveilige inrichting - 60 km/uur maatregelen Enterweg/Wierdenseweg (Enter) - buiten de bebouwde kom

Kosten:	€ 347.000
Subsidie:	Aangevraagd (50%)
Aanpak knelpunten:	<ul style="list-style-type: none">● Vekeersstructuur / Weginrichting● Subjectieve onveiligheid● Objectieve onveiligheid● Verhoogd risico op onveiligheid
Niveau van participatie:	Level 2: Gemiddelde participatie – Adviseren/Raadplegen
Planning:	<ul style="list-style-type: none">• Ontwerpfase: 1^e kwartaal 2025• Participatie: 2^e kwartaal 2025• Voorbereiding: vanaf 2^e kwartaal 2025• Uitvoering: 3^e/4^e kwartaal 2025



3.10. Verkeersveilige inrichting (incl. schoolomgeving) Kruizemunthof (Wierden)

Veel bewoners en gebruikers ervaren knelpunten in de Kruizemunthof. De Kruizemunthof is een belangrijke toegangsweg voor het 'scholencluster' dat aan de Kruizemunthof ligt en is ook voor de wijk. De snelheid op deze weg ligt ook relatief hoog. Dit vooral op de rustige momenten, maar ook tijdens de 'schoolspitsen'. De weg is vrij breed en er wordt veel geparkeerd.

De aanwezigheid van de scholen zorgt er vooral voor dat het tijdens de schoolspitsen druk is. Gecombineerd gebruik door auto's, fietsers en voetgangers zorgt voor onoverzichtelijke situatie. We willen de inrichting van de weg aanpassen zodat het tijdens de schoolspitsen, maar ook daarbuiten, een veilige weg is. Dit willen we doen in samenspraak met de buurt en belanghebbenden.

Aanvullend krediet voor nieuwe bestrating (nieuw materiaal)

We hebben geconstateerd dat de verharding in de huidige situatie van matige kwaliteit is. Herinrichten met bestaand materiaal is niet wenselijk. Vanuit onderhoud is vervanging van materiaal niet begroot. Daarom wordt voorgesteld om in de Nota Meerjarenbeleid 2026-2029 een aanvullend krediet van € 180.000 op te nemen voor de herinrichting van de Kruizemunthof.

Ook wordt opgemerkt dat in deze omgeving kansen liggen voor het klimaatadaptief inrichten van de omgeving en het afkoppelen van het regenwater. Geprobeerd wordt om te combineren tot een integrale aanpak van dit gebied.

Verkeersveilige inrichting (incl. schoolomgeving) Kruizemunthof (Wierden)

Kosten:	€ 497.200 (incl. nieuw materiaal)
Subsidie:	Aan te vragen (50%)
Aanpak knelpunten:	<ul style="list-style-type: none">● Vekeersstructuur / Weginrichting● Objectieve onveiligheid● Subjectieve onveiligheid● Verhoogd risico op onveiligheid
Niveau van participatie:	Level 2: Gemiddelde participatie – Adviseren/Raadplegen
Planning:	<ul style="list-style-type: none">• Ontwerpfase: vanaf 4^e kwartaal 2025• Participatie: vanaf 1^e kwartaal 2026• Voorbereiding: vanaf 1^e kwartaal 2026• Uitvoering: vanaf 3^e/4^e kwartaal 2026



3.11. Inrichting gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur Hexelseweg (Wierden)

De Hexelseweg is de ontsluitingsweg in noordwestelijke richting vanuit Wierden. Deze weg willen we inrichten als gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur. Ter hoogte van de West Kluinveenweg is de overgang naar een vrijliggend fietspad aan de noordoostzijde van de weg. Deze overgang wordt in de huidige situatie als onveilig ervaren en is niet naar behoren ingericht.

We willen het gehele tracé in zuidelijke richting aanpakken. De rijbaan is op gedeelten erg breed, waardoor de snelheid van het gemotoriseerde verkeer hoog is. We willen deze weg herinrichten met brede rode fietsstroken, waarbij de fietsers een betere positie op de weg krijgt. Ook het kruispunt Hexelseweg – Industrieweg willen we herinrichten. Dit is in de huidige situatie een gelijkwaardig kruispunt. Er gebeuren hier ook verschillende ongelukken. Een meer compacte kruispunt met voorrangssituatie en oversteek voor fietsers en voetgangers in twee fasen is hier wenselijk.

In het 'oude' mobiliteitsplan was alleen de oversteek naar het vrijliggende fietspad ter hoogte van de West Kluinveenweg opgenomen. Er zijn meer knelpunten op en langs deze weg. Dit komt ook naar voren in het geactualiseerde mobiliteitsplan. Het is dan ook wenselijk om de Hexelseweg integraal aan te pakken. Hierdoor kunnen meerdere belangrijke knelpunten worden verbeterd.

Inrichting gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur Hexelseweg (Wierden)

Kosten:	€ 426.500
Subsidie:	Aan te vragen (50%)
Aanpak knelpunten:	<ul style="list-style-type: none">● Vekeersstructuur / Weginrichting● Subjectieve onveiligheid● Objectieve onveiligheid● Verhoogd risico op onveiligheid
Niveau van participatie:	Level 2: Gemiddelde participatie – Adviseren/Raadplegen
Planning:	<ul style="list-style-type: none">• Ontwerpfase: vanaf 4^e kwartaal 2025• Participatie: vanaf 1^e kwartaal 2026• Voorbereiding: vanaf 1^e kwartaal 2026• Uitvoering: vanaf 3^e/4^e kwartaal 2026



3.12. Werk-met-werk

Verbreden Zunaweg (Notter)

Afzonderlijk van het mobiliteitsplan heeft de gemeenteraad (eerder) financiële middelen beschikbaar gesteld voor het verbreden van de Zunaweg. We onderzoeken of hier gelijktijdig, indien mogelijk, brede rode fietsstroken kunnen worden gerealiseerd. Daarnaast is het ook wenselijk om aanvullende een of enkele snelheidsremmende maatregelen te treffen.

Op dit moment wordt al verkennend onderzoek uitgevoerd. Dit in verband met belangrijk aanwezige ondergrondse nutsvoorzieningen.

Herinrichting (oude) Almelosestraat (Wierden)

Afzonderlijk van het mobiliteitsplan heeft de gemeenteraad (eerder) financiële middelen beschikbaar gesteld voor het herinrichten van de (oude) Almelosestraat. Het gaat hier om het gedeelte tussen de Almelosestraat in zuidelijke richting en de fietssnelweg F35. Door de aanleg/het verleggen van de A/N35 heeft dit gedeelte van de Almelosestraat een beperkte verkeersfunctie. Het gedeelte ten oosten van de Aadorpsweg lijkt kansrijk om te worden ingericht als fietsstraat. Op het westelijk gelegen wegvak willen we de route Almelosestraat – Aadorpsweg beter inrichten als gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur. Daarnaast zien we in dit project ook veel kansen voor vergroening

3.13. Overige projecten

F35 Westerveenweg – gemeentegrens

De aanleg van de F35 tussen Wierden en de gemeentegrens met Hellendoorn is grotendeels afhankelijk van de verdubbeling/verbreding van de N35. Een groot deel van de F35 komt namelijk te liggen op de bestaande (straks oude) N35. Wanneer kan worden gestart met de realisatie van de nieuwe N35 is op dit moment nog niet duidelijk vanwege de stikstofproblematiek. Het gedeelte tussen de Westerveenweg en de gemeentegrens, het Bolderpad, staat hier

grotendeels los van. We willen daarom in 2025 starten met de aanleg van dit gedeelte. Hier zijn eerder als financiële middelen en subsidie beschikbaar voor gesteld.

Daarnaast gaan we, samen met de provincie, onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de dan nog ontbrekende schakel, tussen de Westerveenweg en de Kruissteenweg, mogelijk suboptimaal in te richten.



WELKOM **W**IERDEN



4. Financiën

4.1. Algemeen

In de voorliggende uitvoeringsagenda is opgezet met als doel een zo efficiënt mogelijke inzet van de financiële middelen. En daarnaast ook een zo efficiënt mogelijke inpassing van maatregelen. Dat betekent dat we ook inzetten op het verkrijgen van subsidies voor de uitvoering van verschillende projecten. Een aantal subsidies is nog niet vastgesteld.

4.2. Beschikbare middelen

Vanuit het 'oude' mobiliteitsplan is door de raad het openstaande investeringsbedrag van € 737.592 beschikbaar gesteld voor de voorliggende uitvoeringsagenda.

Bij de behandeling van de Nota Meerjarenbeleid 2025-2028 heeft de raad gekozen voor een hoger investeringsscenario. Hiermee is voor 2025 een budget van € 500.000 beschikbaar gesteld. Hiermee gaan we ervan uit dat dit scenario voor de komende vier jaar geldt. Dit moet echter elkaar in de Nota Meerjarenbeleid weer worden aangevraagd voor de komende jaarschijf. De werkelijke uitvoering is dus afhankelijk van de toekenning van het budget door de raad.

Tabel 1: Beschikbare krediet t.b.v. uitvoeringsagenda 2025-2026

Onderdeel	Bedrag
Bestaand budget 'oude mobiliteitsplan	
– Uitvoeringsbudget	€ 567.000
– Onderzoeksbudget	€ 170.500
Investering	
– 2025	€ 500.000
– 2026	€ 500.000
Totaal	€ 1.737.592

Voor de uitvoeringsagenda 2025-2026 betekent dit een investeringskrediet van € 1.737.592 beschikbaar.

4.3. Subsidies

Aangevraagde subsidies (projectsubsidie)

Subsidies voor het fietsveilig en tot 60 km/uur inrichten van de Enterweg/Wierdenseweg en de Goorseweg zijn aangemeld bij de provincie Overijssel. Begin 2025 wordt uitsluitend gegeven over het verlenen van deze subsidies.



Aan te vragen subsidies (projectsubsidie)

Voor het jaar 2026 kunnen subsidies nog niet worden aangevraagd. We achten het kansrijk dat de projecten herinrichting Kruizemunthof en Hexelseweg in aanmerking komen voor subsidie. Hier zetten we dan ook op in.

Subsidie programmabudget verkeersveiligheid (kleine verkeersmaatregelen)

Jaarlijks is voor het verbeteren van de verkeersveiligheid door kleine verkeersmaatregelen 25% subsidie beschikbaar vanuit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de provincie Overijssel. Voor onze gemeente is dit (dit is afhankelijk van de grootte van de gemeente) gemaximaliseerd op ongeveer € 75.000. De uitvoeringsagenda is zo opgezet dat ook hier zo optimaal mogelijk gebruik van kan worden gemaakt.

Het verkrijgen of niet verkrijgen van subsidie(s) heeft mogelijk invloed op de uitvoering van de projecten en/of de doorlooptijd. Wanneer dit het geval is zal een aangepaste uitvoeringsagenda worden vastgesteld door het college van Burgemeester en wethouders. Dit zal ook breder worden gecommuniceerd.



5. Planning

Sommige projecten zijn relatief 'eenvoudig' uit te voeren en vragen een kortere doorlooptijd. Voor andere projecten is een onderzoek/studie voorafgaand nodig en/of vormt de participatie een groter onderdeel. Hierom hebben we een planning op hoofdlijnen gemaakt.

Nr.	Project - Fase	2024		2025				2026				Doorloop in 2027 ev.
		Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4		
01	Parkeeronderzoek centra Wierden/Enter											
	Uitvoering											
	Analyse / Aanpassen beleid (incl. consultatie)											
02	Parkeeronderzoek woonwijken											
	Uitvoering											
	Analyse / Aanpassen beleid											
03	Verkeersstudie/Aanpassingen omg. Van Kregten Tunnel											
	Ontwerpfase											
	Participatie											
	Vorbereiding											
	Uitvoering											
04	Verbeteren fietsstructuur Nijverdalsestraat (Wierden)											
	Ontwerpfase											
	Participatie											
	Vorbereiding											
	Uitvoering											



Nr.	Project - Fase	2024		2025				2026				Doorloop in 2027 ev.
		Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4		
05	Kruispunt Dikkenseweg - Dahliastraat											
	Ontwerpfase											
	Participatie											
	Vorbereiding											
	Uitvoering											
06	Rotonde Rijssenseweg - De Bleek (incl. wegvak Rijssenseweg)											
	Ontwerpfase											
	Participatie											
	Vorbereiding											
	Uitvoering											
07	Fietsveilige inrichting - 60 km/uur maatregelen Bekkenhaarsweg (Hoge Hexel) - buiten de bebouwde kom											
	Ontwerpfase											
	Participatie											
	Vorbereiding											
	Uitvoering											
08	Fietsveilige inrichting - 60 km/uur maatregelen Goorseweg (Enter) - buiten de bebouwde kom											
	Ontwerpfase											
	Participatie											
	Vorbereiding											
	Uitvoering											
09	Fietsveilige inrichting - 60 km/uur maatregelen Enterweg/Wierdenseweg (Enter) - buiten de bebouwde kom											
	Ontwerpfase											
	Participatie											
	Vorbereiding											
	Uitvoering											
10	Verkeersveilige inrichting (incl. schoolomgeving) Kruizemunthof (Wierden)											
	Ontwerpfase											
	Participatie											
	Vorbereiding											
	Uitvoering											
11	Inrichting GOW30 Hexelseweg (Wierden)											
	Ontwerpfase											
	Participatie											
	Vorbereiding											
	Uitvoering											



6. Communicatie/Participatie

6.1. Algemeen

Communicatie en participatie vormen een belangrijk onderdeel in het proces om te komen tot een gedragen plan. Het ene project heeft een grotere impact dan het andere project. Dit bepaalt mede het niveau/level van participatie. Daarom wordt voor elk project een apart (compact) participatieplan opgesteld.

6.2. Mobiliteitsplan vormt het kader

In het 'Mobiliteitsplan – Actualisatie 2024-2023 (Veilig op weg)' zijn kaders opgenomen voor de visie die wij hebben op het wegennet. Een doorkijk in wenselijke inrichting van de wegen hoort hier ook bij. Het mobiliteitsplan is daarmee een vaststaand kader voor de projecten.

6.3. Participatie en communicatie

Het niveau/level van participatie kan per project verschillen. Van tevoren wordt met een communicatie-/participatieplan inzichtelijk gemaakt hoe de communicatie en participatie onderdeel uitmaakt van het project. Daarbij maken we

een duidelijke tijdlijn en hebben we inzichtelijk wie wanneer en op welke manier wordt betrokken bij het project.

Belanghebbenden/Partners

Per project wordt inzichtelijk gemaakt welke partners betrokken moeten worden bij het project naast onder andere direct aanwonenden. Denk hierbij aan bijvoorbeeld:

- VVN
- LTO
- Ouderenbonden
- Werkgeverskringen (of specifieke bedrijven)
- Dorps-/buurtverenigingen
- Sportverenigingen
- Scholen
- Ondernemers



Daarnaast hebben we het voorliggende uitvoeringsprogramma doorgesproken met enkele vaste gesprekspartners.



WELKOM **W**IERDEN

Bijlagen



WELKOM **W**IERDEN



Bijlage 1 Financieel overzicht uitvoeringsagenda

Uitvoeringsagenda 2025 - 2026

Mobiliteitsplan

Nr.	Kern	Beb. kom	Locatie	Omschrijving	Knelpunten				Prioriteit	Oplossingsrichting / Aandachtspunten	Kosteindicatie	Dekking			Subsidie				Totaal		
					Wegrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico				Uitvoering	Onderzoek	Co-financiering	Programmabudget		Projectsubsidie			SPV	
											%	Bedrag	%	Bedrag	%	Bedrag					
01a	Wierden	Ja	Centrum	Parkeeronderzoek					Beleid		€ 15.000		€ 15.000		€ -		€ -		€ -	€ 15.000	
01b	Enter	Ja	Centrum	Parkeeronderzoek					Beleid		€ 10.000		€ 10.000		€ -		€ -		€ -	€ 10.000	
02a	Wierden	Ja	Woonwijken	Parkeeronderzoek					Beleid		€ 15.000		€ 15.000		€ -		€ -		€ -	€ 15.000	
02b	Enter	Ja	Woonwijken	Parkeeronderzoek					Beleid		€ 10.000		€ 10.000		€ -		€ -		€ -	€ 10.000	
03a	Wierden	Ja	Van Kregten Tunnel - Dikkensweg - Anjelierstraat		•	•	•	•	1	Vrijliggende fietspaden rond rotonde realiseren	€ 400.000	€ 150.000	€ 50.000		€ -	50%	€ 200.000		€ -	€ 400.000	
03b	Wierden	Ja	Hogeluchtsweg - Nijverheidsstraat - Van Kregten Tunnel	Incl. kruispunt Hogeluchtsweg - Weusteweg	•	•	•	•	1	Alternatief kruispuntvorm voor rotonde. Kp Hogeluchtsweg - Weusteweg afsluiten, alleen fietsoversteek	€ 250.000	€ 220.000	€ 30.000		€ -		€ -		€ -	€ 250.000	
03c	Wierden	Ja	Industrieweg - Vriezenveenseweg		•	•	•	•	1	Verbeteren overzichtbaarheid, snelheidsremmende maatregel, oversteekbaarheid verbeteren (middengeleider), aandacht voor ongelijke voorrangssituatie.	€ 100.000	€ 75.000		25%	€ 25.000		€ -		€ -	€ 100.000	
03d	Wierden	Ja	Nijverheidsstraat	Aanleg voetpad	•		•	•	3	Realiseren van een voetpad langs de Nijverheidsstraat Let op: Met alleen aanleg voetpad knelpunt niet opgelost	€ 30.000	€ 30.000			€ -		€ -		€ -	€ 30.000	
04	Wierden	Ja/Nee	Nijverdalsestraat	Tussen N35 en spoorwegovergang	•	•	•	•	1, 3	Verbreden vrijliggende fietspad, verbeteren oversteek rotonde, inrichting GOW30 (fietsers op rijbaan), verbeteren spoorwegovergang Voor verbreding vna de fietspaden (bubeko) is € 150.000 beschikbaar vanuit beheer/onderhoud	€ 400.000	€ 95.000	€ 30.000	€ 150.000		€ -		€ 125.000		€ -	€ 400.000
05	Wierden	Ja	Dikkensweg - Dahliastrat - Appelhofstraat		•		•	•	3	Aanleg kruispuntplateau en wijzigen aanrijroutes	€ 100.000	€ 75.000		25%	€ 25.000		€ -		€ -	€ 100.000	
06a	Enter	Nee	Rotonde Rijssenseweg - De Bleek		•		•	•	3	Fietsoversteek naar 5 meter uit rotonde en in de voorrang	€ 35.000	€ 26.250		25%	€ 8.750		€ -		€ -	€ 35.000	
06b	Enter	Nee	Rijssenseweg	Tussen De Bleek en Achterweg, incl. kruispunt Rijssenseweg - Achterweg	•		•	•	3	Realiseren andere markering (passend bij bebouwde kom situatie). Realiseren kruispuntplateau/middengeleider op kruispunt Rijssenseweg - Achterweg	€ 80.000	€ 60.000		25%	€ 20.000		€ -		€ -	€ 80.000	
07	Hoge Hexel	Nee	Bekkenhaarsweg	Tussen N751 en Vriezenveen	•		•	•	3	Brede fietsstroken en (kruispunt)plateaus	€ 236.125	€ 177.094		25%	€ 59.031		€ -		€ -	€ 236.125	
08	Enter	Nee	Goorseweg	Tussen bebouwde komgrens en gemeentegrens	•	•		•	1, 3	Brede fietsstroken en (kruispunt)plateaus	€ 253.250	€ 126.625			€ -	50%	€ 126.625		€ -	€ 253.250	
09	Ypelo/Rectur	Nee	Enterweg/Wierdensesweg	Tussen N350 en bebouwde komgrens	•	•	•	•	1, 3	Brede fietsstroken en (kruispunt)plateaus	€ 347.000	€ 173.500			€ -	50%	€ 173.500		€ -	€ 347.000	
10	Wierden	Ja	Kruizemunthof	Tussen Akeleistraat en Aadorsweg	•	•	•	•	1	Verkeersveilig inrichten schoolomgeving, versmallen rijbaan, verbeteren parkeervoorzieningen, vergroenen openbare ruimte inrichten als GOW30: aanleg brede rode fietsstroken. Deels versmallen rijbaan. Herinrichting kruispunt Hexelseweg - Industrieweg	€ 317.200	€ 158.600			€ -	50%	€ 158.600		€ -	€ 317.200	
11	Wierden	Ja	Hexelseweg	Tussen West Kluijvenweg en Noord Parallelweg	•	•	•	•	1	Verkeersveilig inrichten schoolomgeving, versmallen rijbaan, verbeteren parkeervoorzieningen, vergroenen openbare ruimte inrichten als GOW30: aanleg brede rode fietsstroken. Deels versmallen rijbaan. Herinrichting kruispunt Hexelseweg - Industrieweg	€ 426.500	€ 213.250			€ -	50%	€ 213.250		€ -	€ 426.500	
Meelif-projecten (weinig/geen kosten voor verkeer & mobiliteit)																					
	Notter/Zuna	Nee	Zunaweg	Verbreden weg	•			•	3	I.v.m. onderhoudstoestand bermen wordt de weg verbreed. Aanvullende maatregelen: brede fietsstroken, snelheidsremmende maatregelen											
	Wierden	Ja	(Oude) Almeloseweg	Herinrichting	•		•	•	3	I.v.m. onderhoudstoestand en wijziging functie wordt de weg gereconstrueerd. Maatregelen: gedeelte fietsstraat, benadrukken GOW30-route Almeselstraat - Aadorsweg											
															€ -		€ -		€ -	€ -	
															€ -		€ -		€ -	€ -	
															€ 137.781		€ 996.975		€ -	€ 3.025.075	
															€ 1.580.319	€ 160.000	€ 150.000			€ 1.740.319	

Uitgangspunten

Subsidies

- Programmabudget (subsidiepercentage max. 25%) per jaar ongeveer € 75.000 bestedingsruimte
- Projectsubsidie Van Kregten Tunnel - Dikkensweg - Anjelierstraat (verleend) voor € 200.000 (max. 50%) van projectkosten
- Projectsubsidie Nijverdalsestraat (verleend) voor € 125.000 (max. 50%) van projectkosten
- Enterweg/Wierdensestraat en Goorseweg aangevraagd voor projectsubsidie 2025
- Hexelseweg en Kruizemunthof aan te vragen voor projectsubsidie 2026

- Aan te vragen subsidies voor 2025
- Aan te vragen subsidies voor 2026

Toelichting

In bovenstaande tabel is de financiële vertaling weergegeven van de projecten die zijn opgenomen in de uitvoeringsagenda 2025-2026. Naast de beschrijving van de projecten en de voorgestelde maatregelen (o.b.v. de visie uit het mobiliteitsplan) is opgenomen welke knelpunten worden aangepakt.

Knelpunten	In de kolom 'knelpunten' de knelpunten weergegeven die worden aangepakt. Dit zijn de knelpunten waarop is beoordeeld in het onderdeel 'Uitwerking' van het van het mobiliteitsplan.
Prioriteit	In de kolom 'prioriteit' wordt aangegeven welke prioriteit het betreffende project heeft. Één project kan echter bestaan uit de aanpak van meerdere knelpunten. Het kan dus ook voorkomen dat in één project knelpunten met prioriteit 1 en met prioriteit 3 worden aangepakt. In dat geval zijn beide 'prioriteit scores' opgenomen.
Kostenindicatie	In de kolom 'kostenindicatie' zijn de verwachte kosten voor het uitvoeren van de maatregelen opgenomen. Deze kosten zijn gebaseerd op kostenramingen.
Dekking	De kolom 'dekking' geeft weer uit welk deel van de kosten onder het uitvoeringsbudget vallen en welke onder het onderzoeksbudget. In de kolom cofinanciering is het bedrag opgenomen dat uit andere dekkingsmiddelen wordt bekostigd.
Subsidies	De kolom 'subsidies' geeft weer welke kosten uit subsidies (mogelijk) gedekt kunnen worden. Er zijn ook middelen beschikbaar vanuit het landelijke programma Strategisch Plan Verkeersveiligheid. De mogelijk bekostiging uit deze subsidie zijn op dit moment nog niet inzichtelijk. Dit kan mogelijk leiden tot een lagere gemeentelijke investeringslast.

Beschikbaar krediet

	Uitvoering	Onderzoek	Totaal
Bestaand	€ 567.011	€ 170.581	€ 737.592
2025	€ 500.000		€ 500.000
2026	€ 500.000		€ 500.000
Totaal	€ 1.567.011	€ 170.581	€ 1.737.592

Saldo

	Uitvoering	Onderzoek	Totaal
Gepland	€ -13.308	€ 10.581	€ -2.727