

A photograph of a street intersection in Hardenberg. In the foreground, a signpost with several directional signs is visible. The signs point to Hardenberg 6, Almelo 39, Ommen 20, Centrum Radewijk, and Coevorden 8. A dark grey SUV is driving across a zebra crossing in the foreground, and a white car is visible in the background. The sky is overcast.

GEMEENTELIJK
VERKEER- EN VERVOERPLAN

UITVOERINGSPROGRAMMA

Gebiedsgerichte uitwerking

Informatiepagina

Titel:	Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan <i>Uitvoeringsprogramma</i>
	Gebiedsgerichte uitwerking
Status	Concept (vrijgegeven voor inspraak)
Datum:	21 september 2021
Opgesteld door:	Afdeling Openbaar Gebied Team Infrastructuur, Gebouwen & Gronden <i>Cluster Verkeer</i>

Inhoud

1. Inleiding	5		
1.1. Waarom een gebiedsgerichte uitwerking?	5		
1.2. Leeswijzer	5		
2. Waar willen we maatregelen treffen?	6		
2.1. Inleiding	6		
2.2. Aanpassingen in de verkeersstructuur en/of aanpassingen in de inrichting van wegen	7		
2.3. Objectieve verkeersonveiligheid	7		
2.4. Subjectieve verkeersonveiligheid	7		
2.5. Verhoogd risico op onveiligheid	7		
2.6. Hoe bepalen we waar we maatregelen willen nemen?	8		
3. Hardenberg	9		
3.1. Verkeersstructuur en weginrichting	9		
3.2. Objectieve onveiligheid	11		
3.3. Gevaarlijke punten	11		
3.4. Verhoogd risico op onveiligheid	12		
		3.5. Maatregelenpakket	13
		4. Dedemsvaart	15
		4.1. Verkeersstructuur en weginrichting	15
		4.2. Objectieve onveiligheid	16
		4.3. Gevaarlijke punten	17
		4.4. Verhoogd risico op onveiligheid	17
		4.5. Maatregelenpakket	18
		5. Balkbrug	19
		5.1. Verkeersstructuur en weginrichting	19
		5.2. Objectieve onveiligheid	19
		5.3. Gevaarlijke punten	19
		5.4. Verhoogd risico op onveiligheid	21
		5.5. Maatregelenpakket	21
		6. Gramsbergen	23
		6.1. Verkeersstructuur en weginrichting	23
		6.2. Objectieve onveiligheid	24

6.3.	Gevaarlijke punten	24	11.4.	Verhoogd risico op onveiligheid	41
6.4.	Verhoogd risico op onveiligheid	25	11.5.	Maatregelenpakket	41
6.5.	Maatregelenpakket	25			
7.	Slagharen	26	12.	Brucht Diffelen Oud Bergentheim Rheeze	42
7.1.	Verkeersstructuur en weginrichting	26	12.1.	Verkeersstructuur en weginrichting	42
7.2.	Objectieve onveiligheid	27	12.2.	Objectieve onveiligheid	42
7.3.	Gevaarlijke punten	27	12.3.	Gevaarlijke punten	44
7.4.	Verhoogd risico op onveiligheid	27	12.4.	Verhoogd risico op onveiligheid	44
7.5.	Maatregelenpakket	28	12.5.	Maatregelenpakket	44
8.	Bergentheim	29	13.	Collendoorn Collendoornerveen Rheezerveen	45
8.1.	Verkeersstructuur en weginrichting	29	13.1.	Verkeersstructuur en weginrichting	45
8.2.	Objectieve onveiligheid	30	13.2.	Objectieve onveiligheid	45
8.3.	Gevaarlijke punten	30	13.3.	Gevaarlijke punten	47
8.4.	Verhoogd risico op onveiligheid	31	13.4.	Verhoogd risico op onveiligheid	47
8.5.	Maatregelenpakket	31	13.5.	Maatregelenpakket	47
9.	Lutten De Krim Schuinesloot	32	14.	De Gouden Ploeg Kloosterhaar Mariënberg Sibculo	48
9.1.	Verkeersstructuur en weginrichting	32	14.1.	Verkeersstructuur en weginrichting	48
9.2.	Objectieve onveiligheid	33	14.2.	Objectieve onveiligheid	49
9.3.	Gevaarlijke punten	34	14.3.	Gevaarlijke punten	50
9.4.	Verhoogd risico op onveiligheid	34	14.4.	Verhoogd risico op onveiligheid	51
9.5.	Maatregelenpakket	35	14.5.	Maatregelenpakket	51
10.	Ane Anerveen Den Velde Holtheme Holthone Loozen	36	15.	Prioritering projecten	52
10.1.	Verkeersstructuur en weginrichting	36			
10.2.	Objectieve onveiligheid	36			
10.3.	Gevaarlijke punten	38			
10.4.	Verhoogd risico op onveiligheid	38			
10.5.	Maatregelenpakket	38			
11.	Bruchterveld Ebbenbroek Hoogenweg Radewijk Venebrugge	39			
11.1.	Verkeersstructuur en weginrichting	39			
11.2.	Objectieve onveiligheid	39			
11.3.	Gevaarlijke punten	41			

Bijlage

Projectenlijst (inclusief prioritering)

1. Inleiding

1.1. Waarom een gebiedsgerichte uitwerking?

In het hoofddocument “Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan – Veilig op weg in Hardenberg – Visie” hebben we onze visie op verkeer en vervoer voor de komende jaren beschreven. Dit als directe uitwerking van onze ambities uit het Programma Mobiliteit. 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 en wordt in dit document in hoofdlijnen beschreven.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschrijven we hoe we tot de locaties zijn gekomen waar we graag maatregelen willen gaan treffen. In de volgende hoofdstukken zijn in logische samenhang met elkaar gelegen gebieden verder uitgewerkt.

2. Waar willen we maatregelen treffen?

2.1. Inleiding

In onze visie op verkeer en vervoer 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.



Figuur 1: Waar willen we maatregelen treffen?

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

In het visiedeel van het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 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, 'grijze' 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.

2.3. 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 betreffende locaties in de toekomst minder ongevallen gebeuren.

2.4. Subjectieve verkeersonveiligheid

We hebben van onze inwoners bijna 2.000 reacties gehad. Hierbij zijn ongeveer 3.000 verschillende locaties aangegeven. 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.

2.5. 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 hoofdstuk 2 en 11 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.

2.6. 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.



3. Hardenberg

3.1. Verkeersstructuur en weginrichting

Als we naar de verkeersstructuur (visie) en de huidige inrichting van de wegen in Hardenberg kijken, vallen een aantal zaken op:

■ Centrum

De gecategoriseerde wijkontsluitingswegen kennen in de huidige situatie nog relatief brede rijlopen en smallere fietsvoorzieningen. Een wat lagere snelheid, een goede positie voor de fietsers en veilige inrichtingen van kruispunten zijn op deze wegen van belang. Het gaat hierbij om de routes via de Bruchterweg, Parkweg, Witte de Withstraat/Nijenstede, Burgemeester Schuitemstraat, Lage Gaardenstraat en Stationsstraat. Op deze wegen is de ontsluiting van het gebied van belang, maar deze wegen vormen ook een belangrijke ontsluitingen en verbindingen voor fietsers.

■ Wijken

Heemse

Een belangrijke ontsluitingsweg voor de wijk Heemse is de Rheezerweg. Met een wijkontsluitende functie is de huidige inrichting niet optimaal. De nadruk in de huidige

inrichting van de weg ligt nog teveel op het gebruik van de auto. Wij kiezen er dan ook voor om op deze weg de fietsers meer in positie te brengen en de snelheid van het autoverkeer te reduceren. Daarnaast moet er aandacht zijn voor de fietsroute richting Rheeze/Diffelen en de positie van de fietsers hier.

Baalderveld

Baalderveld kenmerkt zich door de ontsluitende functie van de Floralaan. Deze weg loopt als een lint door de wijk en sluit op 2 locaties aan op de Gramsbergerweg. Deze weg heeft een verzamelende functie. Maar ook de Roeterskamp kent een ontsluitende functie van de wijk. Deze functie van deze wegen wordt minder naarmate het verkeer verder de wijk in komt. Daarom worden deze wegen gecategoriseerd als erftoegangswegen A. Hierbij is een verblijfsachtige inrichting van deze wegen van belang. Waar nodig kan extra aandacht worden besteed aan de positie van de fietser.

Baalder

De Doctor Albert Schweitzerlaan en de Henri Dunantlaan vormen gezamenlijk de ontsluiting voor Baalder. Deze wegen liggen langs de woongebieden. Er zijn weinig directe ontsluitingen van woonfunctie aanwezig op deze wegen. Er is echter wel sprake van veel uitwisseling. Fietsers blijven gescheiden op het reeds aanwezige vrijliggende fietspad. Door

de inrichting van de Doctor Albert Schweitzerlaan en de Henri Dunantlaan aan te pakken, kan de uitwisseling op de verschillende punten in de wijk goed en veilig plaatsvinden. Het doel hierbij is om met de inrichting van de weg een wat lagere rijsnelheid van het autoverkeer te bewerkstelligen.

Marslanden

Marslanden wordt in de huidige situatie op het externe wegennet aangesloten via de Van Uterwyckallee. In de verdere ontwikkeling van Marslanden krijgen de Collendoornerdijk en de Eugenboersdijk een meer belangrijke rol. De ontsluiting van de verdere fases van Marslanden wordt beoogd 'buitenom'. Intern doorgaand verkeer zal zoveel mogelijk worden beperkt. De nieuw te ontwikkelen ontsluitingswegen zullen daarbij minimaal moeten worden vormgegeven als wijkontsluitingsweg voor verkeersveilige afwikkeling.

■ **Bedrijventerreinen**

Voor de bedrijventerrein zijn en blijven een snelle aansluiting op de N34 van belang. Bedrijventerrein Haardijk is in de huidige situatie goed ontsluiten door een directe aansluiting op de N34 en via de Haardijk. Voor de bedrijventerrein Bruchterweg, Nieuwe Haven en Broeklanden is er een goede ontsluiting via de Bruchterweg / N343 / Haardijk en de J.C. Kellerlaan. Op deze wegen is de doorstroming in de huidige situatie voldoende. Er blijft voldoende aandacht nodig voor de verkeersveiligheid op de kruispunten.

■ **Fietsnetwerk**

In de kern Hardenberg 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. Op enkele gebiedsontsluitingswegen richting het centrum (Parkweg en Europaweg) zijn gedeeltelijk geen vrijliggende fietspaden aanwezig. Deze locaties verdienen aandacht vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Het is wenselijk om hier vrijliggende fietspaden te realiseren. Vanuit de wijk Marslanden zijn reeds goede directe fietsverbindingen aanwezig richting het centrum en overige voorzieningen ten zuiden van de N36.

Op de wijkontsluitingswegen zijn goede brede fietsstroken een belangrijk onderdeel om de fietsers een goede positie op de weg te geven. Vooral de wegen rondom het centrum zijn hier een belangrijk aandachtspunt. Deze wegen hebben een functie in de bereikbaarheid van het centrum, maar ook in de verbindende functie voor fietsverkeer. Op de kruispunten is het daarom belangrijk een lagere snelheid te creëren waarbij een oversteekbaarheid voor

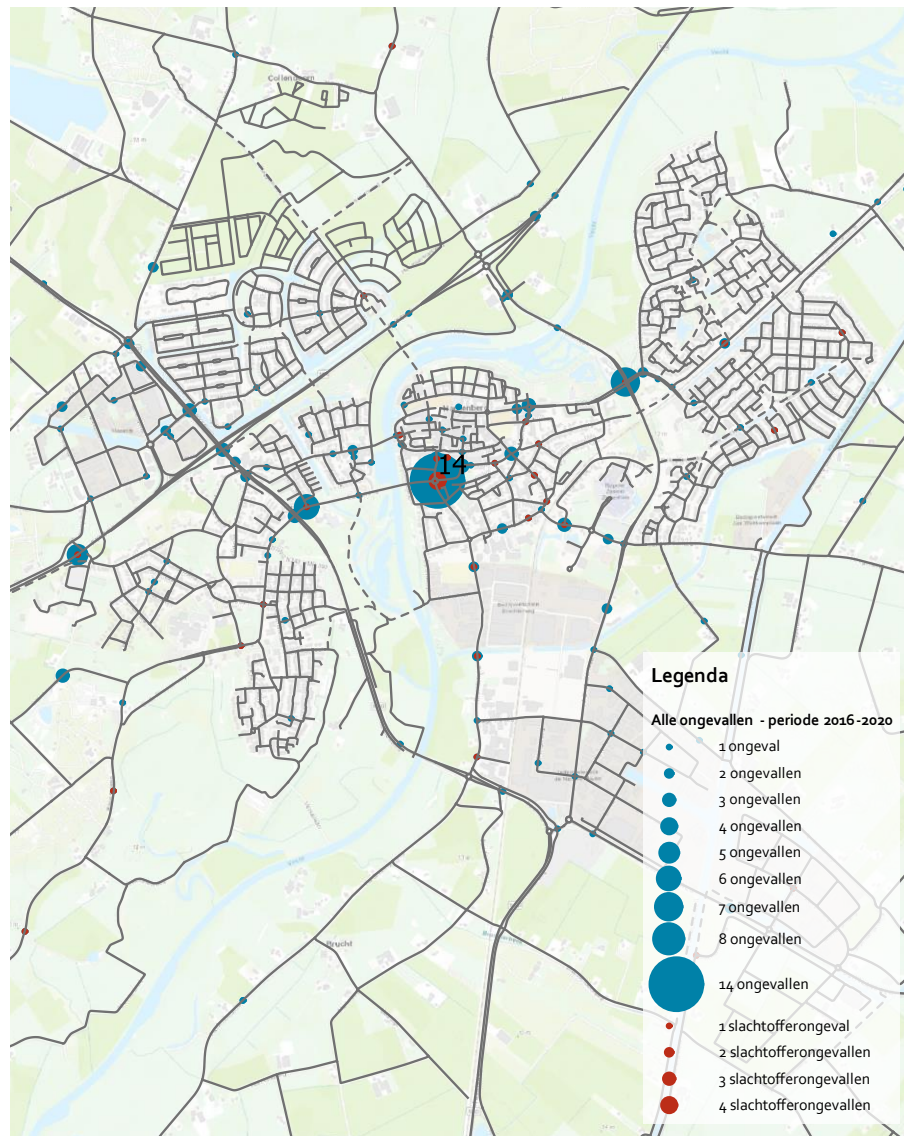
het fietsverkeer goed is. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de positie van de fietsers op de rotonde. In de visie hebben we reeds aangegeven dat we maatregelen voor fietsers op de rotonde verder willen onderzoeken.

Snelle fietsroute Hardenberg – Ommen (- Zwolle)

De snelfietsroute Hardenberg – Ommen (– Zwolle) vormt eveneens een belangrijke schakel in het fietsnetwerk. Deze route voert in Hardenberg over de Hessenweg, Scholtensdijk en De Brink en heeft daarbij een belangrijke aansluiting op het centrum. Een ongelijkvloerse oversteek met de Haardijk en een uniforme inrichting van deze route is van groot belang. In het project 'snelfietsroute' worden deze zaken op dit moment verder onderzocht.

Fietsverbinding naar station

Het station vormt een belangrijke schakel in het fietsnetwerk. De fietsvoorzieningen van en naar het station moeten goed zijn. Er zijn dan ook maatregelen op bijvoorbeeld de Bruchterweg, Burgemeester Schuitemstraat en de Stationsstraat wenselijk om de positie van de fietsers meer te benadrukken. Het verbeteren van de westelijke ontsluiting van het station is eveneens een grote wens. Vanuit de wijk Baalderveld is een goede westelijke aansluiting op het station en de scholen wenselijk.



Figuur 2: Alle ongevallen 2016 – 2020

3.2. Objectieve onveiligheid

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

- Kruispunt Bruchterweg – Witte de Withstraat
- Kruispunt Gramsbergerweg – J.C. Kellerlaan – Parkweg
- Kruispunt Europaweg – Spaanskamp
- Wegvak Bruchterweg
- Wegvak Herenstraat

Verder valt op dat er op de 'centrumroute' (Witte de Withstraat) maar ook op de route naar het station verspreid meerdere ongevallen gebeuren in de periode 2016 – 2020.

3.3. Gevaarlijke punten

Uit de inventarisatie van gevaarlijke locaties komen veel knelpunten naar voren. Logischerwijs worden in de kern Hardenberg, in vergelijking met andere kernen, veel gevaarlijke locaties aangegeven. Hardenberg is immers de grootste kern binnen onze gemeente.

De 'centrumroute' Witte de Withstraat, maar de Bruchterweg, Burgemeester Schuitestraat en de Stationsweg worden veel genoemd als gevaarlijke locaties. In en rond het centrum worden veel verschillende kruispunten eveneens gevaarlijk gevonden. Vooral de voorrangssituatie en de oversteekmogelijkheden worden aangegeven als gevaarlijke aspecten. Op rotondes vinden inwoners de onduidelijkheid en verscheidenheid van voorrangssituaties gevaarlijk. Daarnaast worden veel locaties in het centrumgebied genoemd. Dit zijn veel verschillende locaties. Aandachtspunten op deze locaties zijn vooral de snelheid van het autoverkeer en de voorrangssituatie.

In Marslanden vinden de inwoners de Van Uterwyckallee en de vervolgroute richting het winkelcentrum onveilig. Het kruispunt Floralaan – Oude Beekpad (fietspad) is in de wijk Baalderveld het gevaarlijkste punt volgens onze inwoners.

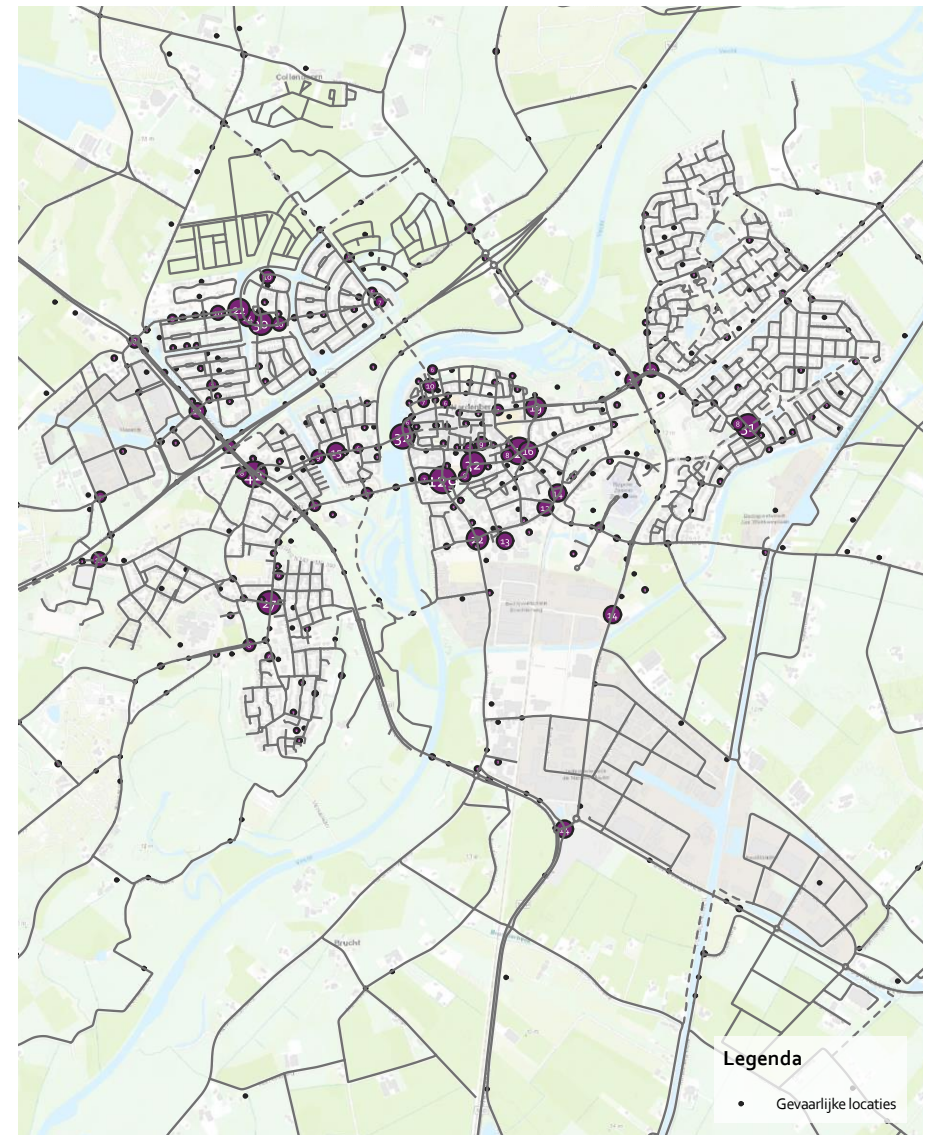
Locaties waar volgens inwoners echt iets aan gedaan moet worden, zijn:

- Kruispunt Europaweg – Hessenweg – Scholtesdijk
- Ronde Bruchterweg – Witte de Withstraat – Europaweg
- Kruispunt Witte de Withstraat – Stationsweg
- Kruispunt Witte de Withstraat – Admiraal Helfrichstraat
- Kruispunt Oude Bosch – De Brink – Havenweg
- Kruispunt Floralaan – Oude Beekpad (fietspad)
- Kruispunt Ervenweg – Erve Odink
- Hessenweg / De Brink
- Rheezerweg
- Burgemeester Schuitemstraat

3.4. Verhoogd risico op onveiligheid

Voor de gecategoriseerde wijkontsluitingswegen vragen 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 verschillende rotondes in Hardenberg verdienen ook aandacht. De rotonde Bruchterweg – Europaweg – Witte de Withstraat is een belangrijk aandachtspunt. De positie van de fietsers op deze rotonde en de combinatie met landbouwverkeer vraagt om maatregelen.



Figuur 3: Gevaarlijke punten

3.5. Maatregelenpakket

■ Wat doen we al?

Stationsgebied

Voor het stationsgebied zijn we in gesprek met ProRail om het station te verbeteren. Naast verbeteringen in het veiligheid op het station willen we het station nadrukkelijk verbinden met het ziekenhuis, gezondheidspark en de sportboulevard.

Snelfietsroute Hardenberg – Ommen (– Zwolle)

Er is inmiddels een projectgroep gestart die verder onderzoek doet naar de verdere invulling van deze snelfietsroute in Hardenberg. Hier worden omwonenden en belanghebbenden nadrukkelijk bij betrokken. Een belangrijk onderdeel van deze verbinding is een veilige oversteek voor fietsers bij de Haardijk. De wens is hier om een ongelijkvloerse oversteek te realiseren. De mogelijkheden hiervan worden in dit project verder uitgewerkt.

Verbeteren doorstroming Haardijk

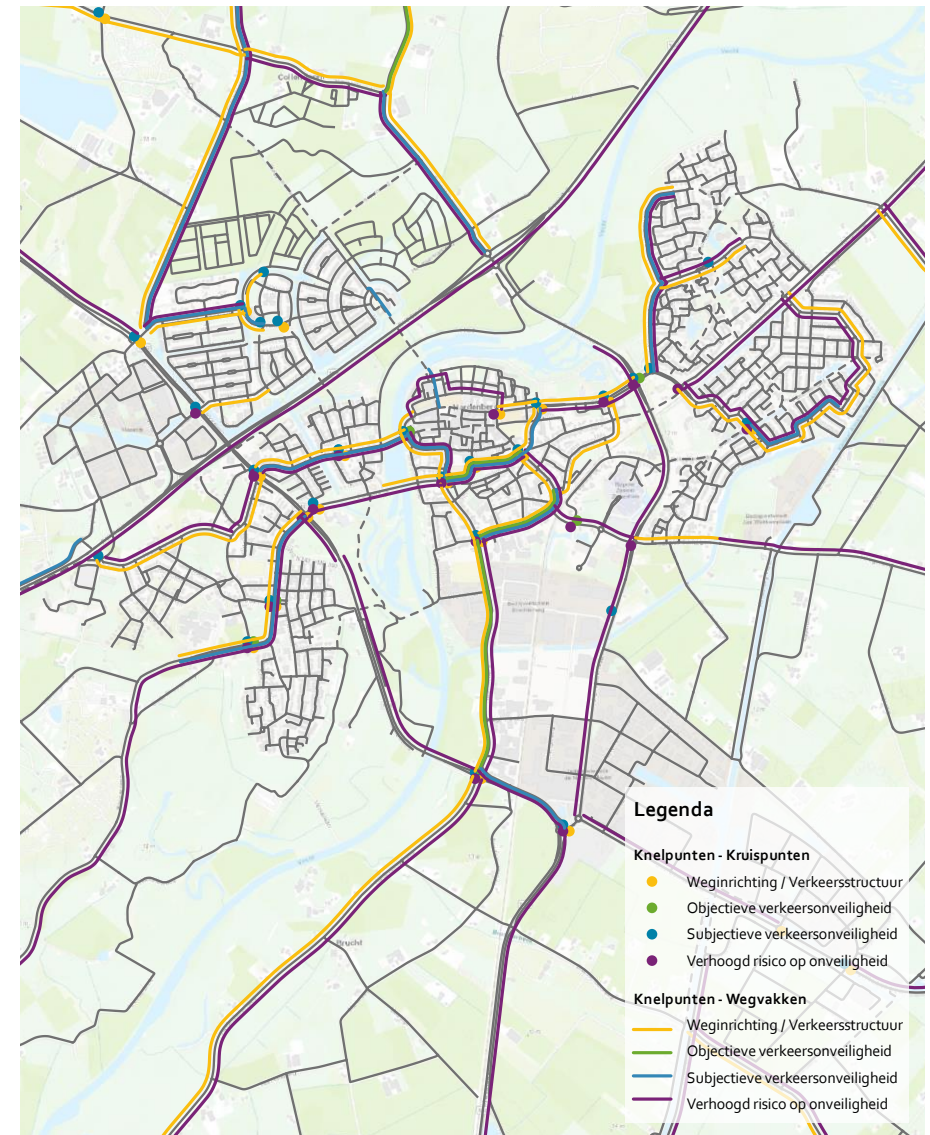
De doorstroming op de Haardijk laat vooral in de spitsperiode te wensen over. Daarom zijn we een project gestart om de doorstroming van de Haardijk te verbeteren. We gaan de verbeteringsmaatregelen in combinatie met wegonderhoud uitvoeren. Hierbij wordt gekeken naar de kruispuntinrichting en naar toepassing van slimme technieken (bijvoorbeeld iVRI's).

Landbouwverkeer via N343

In samenwerking met de provincie Overijssel voeren we een onderzoek uit naar de mogelijkheden om het landbouwverkeer via de Bruchterweg en Europaweg, vlak langs het centrum, te weren. De verkeersveiligheid komt behoorlijk in het geding door het landbouwverkeer op deze routes. Het zomaar 'verplaatsen' van het landbouwverkeer naar de N343 kan echter ook niet. We zijn aan het onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om dit op de N343 veilig en met een vlotte doorstroming te kunnen realiseren.

■ 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 met de voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen. Deze voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen worden in het ontwerpproces verder uitgewerkt.



Figuur 4: Knelpuntenlocaties – locaties waar maatregelen gewenst zijn

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

Aanpak wijkontsluitingswegen

Zoals in de hoofdvisie 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 wijkontsluitingswegen 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 wat te temperen en de oversteekbaarheid te verbeteren. Belangrijke aandacht gaat hierbij uit naar de routes rondom het centrum en de scholenclusters aan de Burgemeester Schuitemstraat.

Inrichting rotondes

Een van de belangrijkste knelpunten in de kern Hardenberg is de rotonde Bruchterweg – Europaweg – Witte de Withstraat. Hier wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de fietsers volledig vrijliggend van het autoverkeer de rotonde te laten passeren. Dit vergt naar verwachting meer van de openbare (en particuliere) ruimte.

4. Dedemsvaart

4.1. Verkeersstructuur en weginrichting

In de verkeersstructuur van Dedemsvaart vinden we dat een groot deel van de gebieds- en wijkontsluitingswegen onvoldoende zijn ingericht met het oog op de functie van de weg en daarmee wenselijke inrichting. De Langewijk is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Op basis van de inrichtingskenmerken zijn hier vrijliggende fietspaden gewenst. In het verleden is het 'kwadrant' Schuitevaer – Sportlaan – Adelaarweg – Mien Ruyslaan – De Magnolia als interne verdeelstructuur bestempeld. Dit blijft zo. Wel verdient de inrichting van dit kwadrant de nodige aandacht. Hoewel de wegen in dit kwadrant eenzelfde verkeersfunctie vervullen, zijn de inrichtingskenmerken van deze wegen onderling nogal verschillend. De inrichtingskenmerken moeten meer op elkaar worden afgestemd. Wel moet worden opgemerkt dat er op delen van dit kwadrant ook vrijliggende fietspaden aanwezig zijn. Het lijkt niet logisch om deze op te heffen. Op deze gedeelten is dan extra aandacht nodig voor de inrichting van de rijbaan en dan vooral om de snelheid van het verkeer wat meer te beperken.

In de wegenstructuur is in het algemeen sprake van lange rechtstanden. Hiervan is vooral sprake op de Langewijk, Rheezerend en Tottenhamstraat. Maar ook op de wegen langs de Hoofdvaart. Hier ligt de snelheid van het verkeer vaak hoog.

■ Fietsnetwerk

Op de oost-west verbindingen, zowel langs de Hoofdvaart als langs bijvoorbeeld het Rheezerend/Tottenhamstraat is een parallelle structuur aanwezig. Het fietsverkeer fietst echter vaak op de hoofdweg waar op verschillende trajecten ook fietsvoorzieningen aanwezig zijn. De parallelle structuur is in de huidige situatie veelal ingericht voor voornamelijk bestemmingsverkeer. Wij zien mogelijkheden om deze parallelle structuur meer in te richten voor fietsers, bijvoorbeeld als fietsstraat. Aan de noordzijde van de Hoofdvaart blijven naar verwachting toch ook fietsers fietsen. Hier zijn verschillende voorzieningen aan gelegen. Maar voor de doorgaande fietsers en in de verbindingen tussen de verschillende wijken kan de zuidelijke structuur een goede vrijliggende verbinding worden.

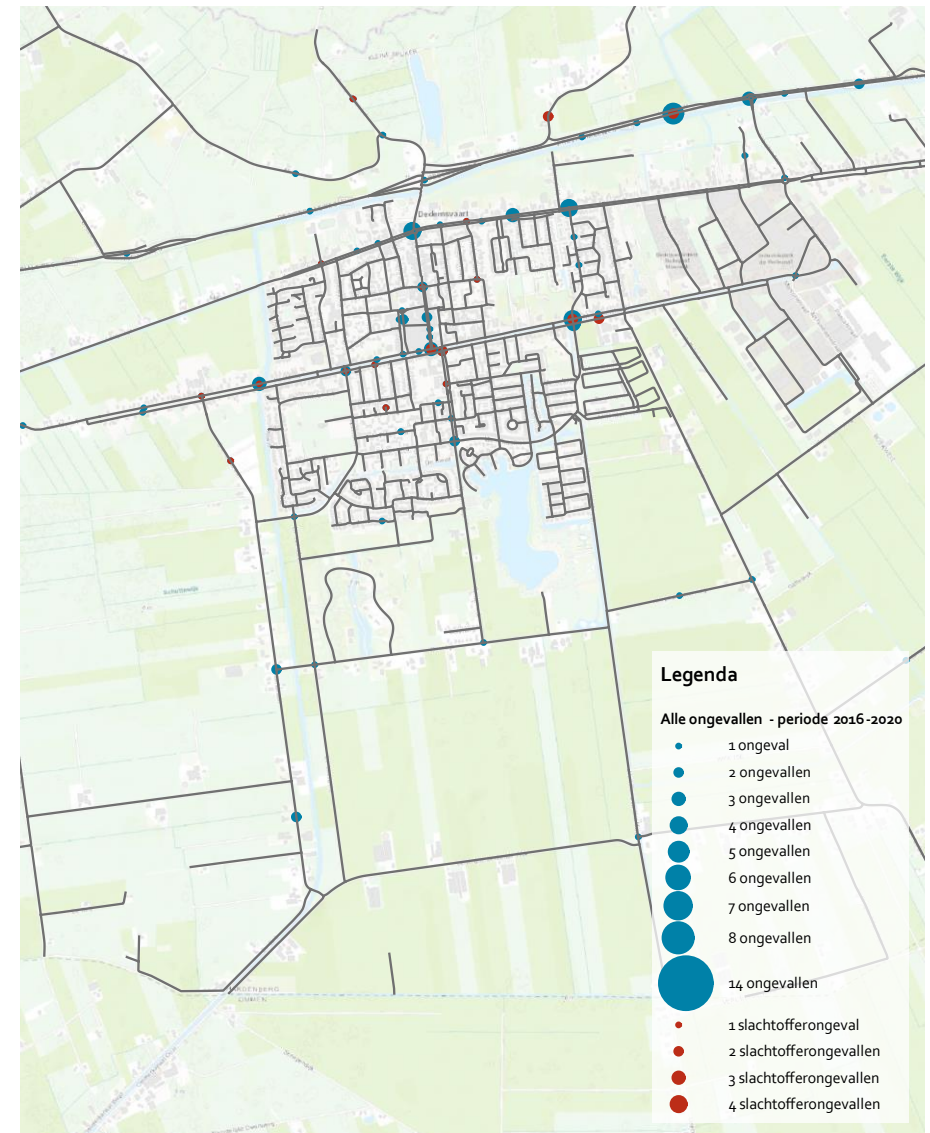
Op de wegen langs de Hoofdvaart (Hoofdvaart, Wisseling, Moerheimstraat) moeten we vervolgens een inrichting bedenken waar meer de snelheid van het verkeer wordt aangepakt, maar ook de positie van de fietser goed naar voren komt.

4.2. Objectieve onveiligheid

Het kruispunt De Magnolia – Moerheimstraat – Mien Ruyslaan is een belangrijk knelpunt qua ongevallen. Hier zijn in de afgelopen 6 jaar in totaal 7 ongevallen te betreuren. Andere locaties waar meerdere ongevallen gebeuren zijn:

- Kruispunt De Magnolia – Moerheimstraat – Van Rooijens Hoofdwijk
- Kruispunt Julianastraat – Moerheimstraat – Wisseling
- Kruispunt Nieuwewijk – Moerheimstraat – Wisseling
- Kruispunt Langewijk – De Magnolia

Verder valt op dat langs de Langewijk en de Hoofdvaart op verschillende delen van de wegen meerdere ongevallen plaatsvinden.



Figuur 5: Alle ongevallen 2016 - 2020

4.3. Gevaarlijke punten

Uit de inventarisatie van gevaarlijke locatie komen verschillende locaties naar voren. Enkele locaties die veel door inwoners en gebruikers worden genoemd zijn:

Het kruispunt De Magnolia – Moerheimstraat – Mien Ruyslaan wordt als onveilig ervaren door de onoverzichtelijkheid, de onlogische aansluiting van de verschillende wegen en complexiteit van het kruispunt. Deze locatie wordt ongeveer 60 keer genoemd.

Een ander belangrijk element vinden het ontbreken van een fietsbrug over de Jonkerswijk. Aan zowel de oost- als westzijde van het water is een vrijliggend fietspad aanwezig. Echter ter plaatse van de brug moet het fietsverkeer over de rijbaan rijden.

Het kruispunt Hoofdvaart - Sportlaan wordt ook als onveilig ervaren. Weggebruikers vinden het vooral lastig dat de doorgaande weg afbuigt van de Hoofdvaart naar de Sportlaan. Vooral fietsverkeer rechtdoor gaand over de Hoofdvaart komt vaak in de knel.

Verder worden de kruispunten Moerheimstraat – Nieuwewijk – Wisseling en Nieuwewijk – Mien Ruyslaan – Adelaarweg meerdere keren genoemd. Net als het parkeerterrein op de Markt.

4.4. Verhoogd risico op onveiligheid

De verkeersstructuur in Dedemsvaart kenmerkt zich door wegen met lange rechtstanden. Op deze wegen ligt in het algemeen de snelheden hoog. Het gaat hierbij vooral om het ontsluitingskwadrant. Vooral de positie van de fietser in combinatie met de gereden snelheid, maakt de situatie op het kwadrant een potentieel risico. Voor de Langewijk geldt dat de kruispunten niet opvallen in de inrichting van de weg. Deze komen voor het verkeer op de Langewijk 'onverwachts'. Deze onopvallendheid, in combinatie met de snelheid van het verkeer en de positie van de fietsers, maakt dat de Langewijk inclusief de kruispunten als 'risicolocatie' worden beschouwd. Ook de voorrangregeling voor fietsers op de rotondes met de Julianastraat en de Moerheimstraat zorgt voor potentiële gevaren.



Figuur 6: Gevaarlijke locaties

De huidige weginrichting van het kruispunt De Magnolia – Moerheimstraat – Mien Ruyslaan is niet optimaal. Het uitzicht is beperkt en de voorrangssituatie is onnatuurlijk. Daarnaast zorgt een verschillende inrichting van de aansluitende wegen in combinatie met de tussenliggende Hoofdvaart voor onlogische en onveilige situaties. De wens is hier om een structurele oplossing te vinden waarbij de inrichting van de aansluitende wegen met eenzelfde functie ook meer eenduidig wordt vormgegeven.

4.5. Maatregelenpakket

■ Wat doen we al?

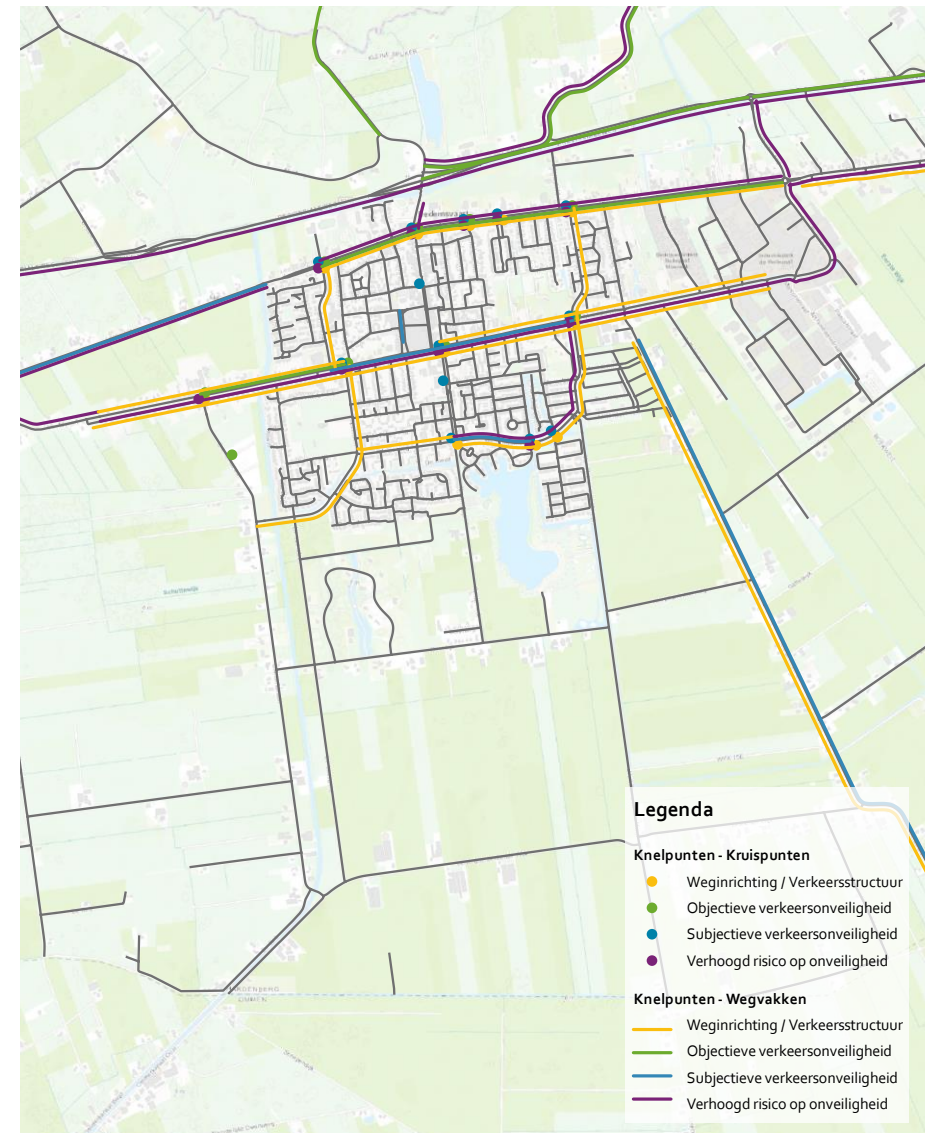
In het centrum zijn in de afgelopen jaren verschillende aanpassingen in de infrastructuur gedaan. Zo zijn de Markt en Julianastraat gereconstrueerd. In de huidige inrichting zijn nog wel enkele knelpunten aanwezig. Hierover zijn wij met de omgeving en belanghebbenden in gesprek.

■ 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 met de voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen. Deze voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen worden in het ontwerpproces verder uitgewerkt. Hierna beschrijven we nog enkele hoofdpunten die volgens ons specifieke aandacht verdienen.

Een van de belangrijkste locaties die we willen aanpakken is het kruispunt De Magnolia – Moerheimstraat – Mien Ruyslaan. We gaan een studie om gezamenlijk met belanghebbenden te kijken naar een meer veilige inrichting van het kruispunt. Daarnaast vormt het aanleggen van een fietsbrug langs de Mien Ruyslaan een hoge prioriteit.

Daarnaast willen we de inrichting op de het ontsluitingskwadrant meer eenduidig vormgeven. Voor de Langewijk betekent dit dat we hier graag vrijliggende fietspaden willen realiseren. Op de noord-zuid gelegen wegen van het kwadrant willen we de positie van de fietsers versterken door goede brede fietsstroken aan te brengen eventueel aangevuld met waar nodig eventuele snelheidsremmende voorzieningen en goede oversteekmogelijkheden. Voor de Mien Ruyslaan betekent dit overigens niet dat we de fietspaden willen opheffen. Hier willen we de weginrichting aanpassen zodat de snelheid van het verkeer enigszins wordt getemperd.



Figuur 7: Knelpuntenlocaties – locaties waar maatregelen gewenst zijn

5. Balkbrug

5.1. Verkeersstructuur en weginrichting

Recent is de vernieuwing van de N377 uitgevoerd als upgrade van de Vechtdalverbinding. Hiermee is de noordelijke verbinding naar Zwolle en het Nederlandse hoofdwegennet flink verbeterd. Onze visie is echter dat deze verbinding ook in de toekomst als stroomweg (100 km/uur) moet blijven functioneren. Dit in tegenstelling tot de regionale visie die de provincie Overijssel heeft.

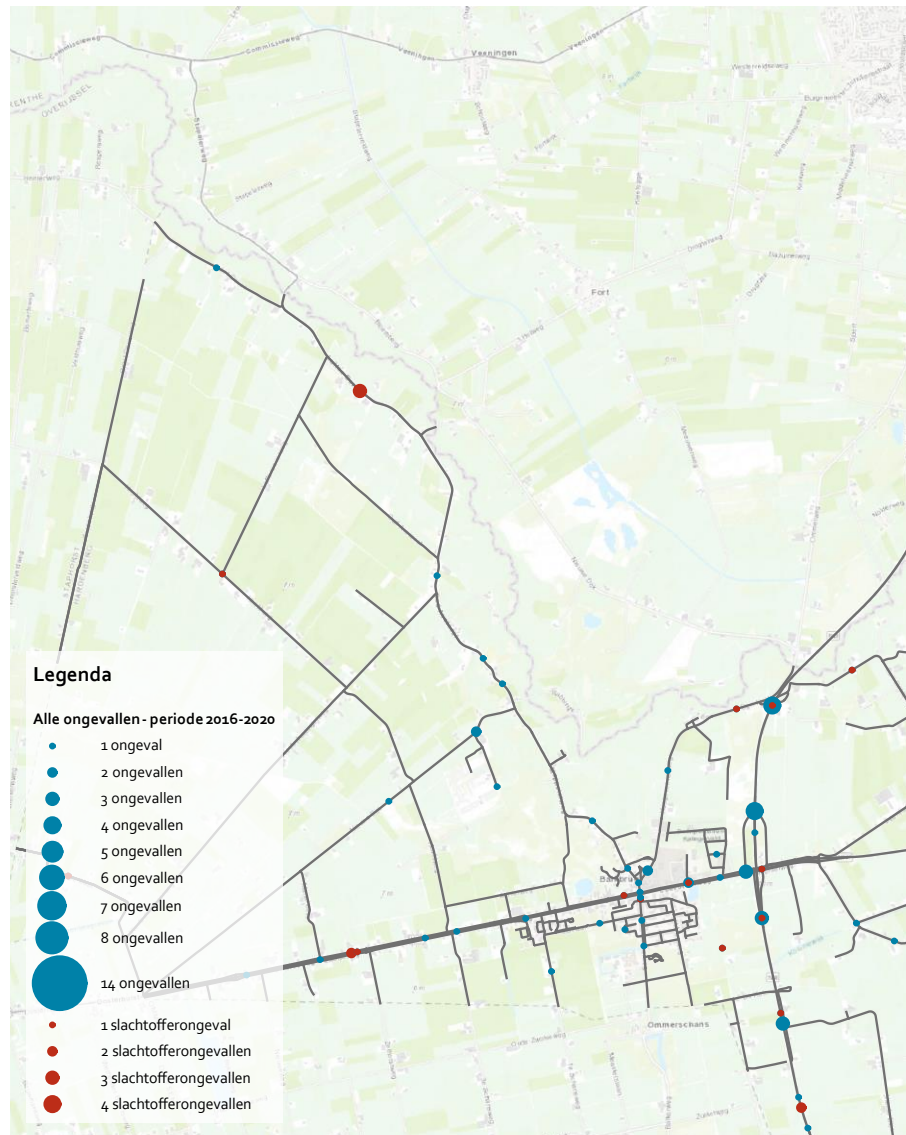
De verbindingswegen in noord-zuid richting (Meppelerweg, Hoogeveenseweg en Ommerweg) hebben alleen een wijkontsluitende functie. Qua ontwerpprincipes is de huidige inrichting in overeenstemming hiermee. Echter de fiets(suggestiestroken) zijn relatief smal. Het is wenselijk om hier bredere fietsstroken te realiseren. Voor de Ommerweg geldt overigens dat hierlangs gedeeltelijk een fietspad ligt. De overgang van dit fietspad naar de huidige fiets(suggestie)stroken kan worden verbeterd.

5.2. Objectieve onveiligheid

Ongevallen gebeuren relatief verspreid. Er zijn twee locaties waar meerdere ongevallen gebeuren. Dit is het kruispunt Ommerweg – Molenweg en de aansluiting van de Friesland Campina/Buiter Beton/Van Werven op de Coevorderweg.

5.3. Gevaarlijke punten

De locatie die het meest gevaarlijk wordt gevonden is het kruispunt Ommerweg – Molenweg. Deze locatie wordt 6 keer genoemd. De overige locaties die gevaarlijk worden gevonden liggen verspreid ten opzichte van elkaar. Op de Boslaan bevinden zich ook enkele locaties die gevaarlijk worden gevonden.



Figuur 8: Alle ongevallen 2016 – 2020



Figuur 9: Gevaarlijke locaties

5.4. Verhoogd risico op onveiligheid

De verbindende wegen in het buitengebied (Groot Oever en Hoogeveenseweg) kennen hoge snelheden van het autoverkeer. Het is wenselijk om hier snelheidsremmende maatregelen te treffen. Daarnaast geldt dat voor de Hoogeveenseweg en het westelijke deel van de Groot Oever geen fietsvoorzieningen aanwezig zijn. De combinatie tussen de snelheid van het verkeer, kwetsbare verkeersdeelnemers en groot landbouwverkeer maakt dat hier risico's op het gebied van verkeersveiligheid liggen.

De snelheid van het verkeer op de Ommerweg, binnen de bebouwde kom, is eveneens een aandachtspunt. Hier speelt ook de positie van de fietser op de weg een rol.

5.5. Maatregelenpakket

■ Wat doen we al?

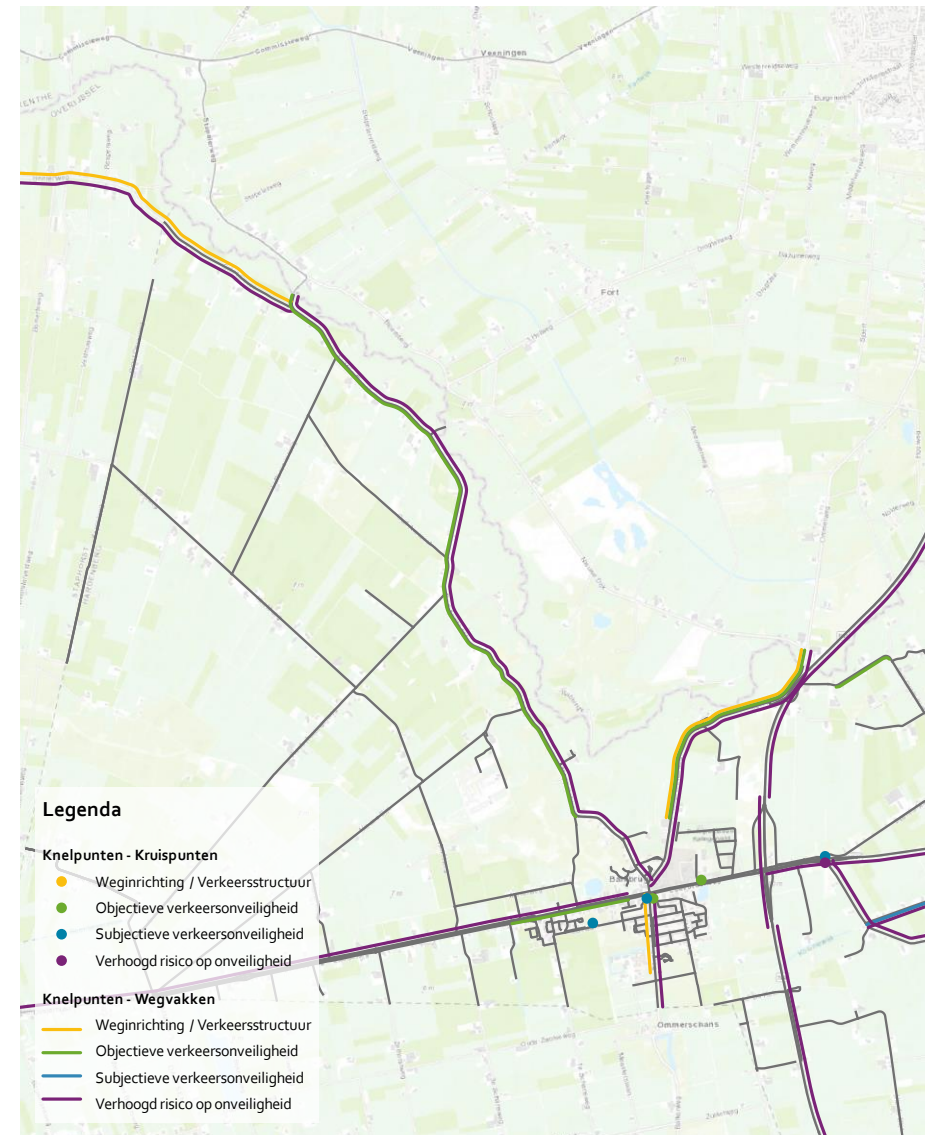
Recent is de vernieuwing van de N377 uitgevoerd als upgrade van de Vechtdalverbinding. Hiermee is de noordelijke verbinding naar Zwolle en het Nederlandse hoofdwegennet flink verbeterd. We blijven ons echter inzetten voor het behouden van het snelheidsregime van 100 km/uur en een verdere opwaardering van deze verbinding.

De aansluiting van de Friesland Campina/Buiter Beton/Van Werven op de Coevorderweg wordt opgeheven. Deze bedrijven krijgen een ontsluiting via het bedrijventerrein Katingerveld. Hiermee wordt een ongeregelde ontsluiting en onveilig gevonden locatie langs de N377 verbeterd.

■ 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 met voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen. Deze voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen worden in het ontwerpproces verder uitgewerkt. Hierna beschrijven we nog enkele hoofdpunten die volgens ons specifieke aandacht verdienen.

Op de Ommerweg vinden we het belangrijk dat er een goede oversteekvoorziening wordt gerealiseerd ter hoogte van de Acacialaan. Hier vindt de overgang plaats van het vrijliggende fietspad naar de situatie dat fietsers op de rijbaan moeten fietsen.



Figuur 10: Knelpunten – locaties waar maatregelen wenselijk zijn

Op de Den Oever willen we een vrijliggend fietspad aanleggen richting IJhorst. Dit is een veelbesproken onderwerp. Hiermee wordt een meer verkeersveilige situatie gecreëerd voor fietsers. Deze route maakt ook onderdeel uit van de interlokale fietsverbinding. De uitwerking hiervan wordt verder gedaan in het fietspadenplan.

Ook op het gedeelte van de Hoogeveenseweg buiten de bebouwde kom willen we op termijn graag een vrijliggend fietspad aanleggen. Hiermee sluit de situatie aan op het gedeelte gelegen in de gemeente De Wolden.

6. Gramsbergen

6.1. Verkeersstructuur en weginrichting

De Anerdijk is de belangrijke invalsroute voor Gramsbergen vanuit de N34. Deze weg heeft dan ook een gebiedsontsluitende functie voor Gramsbergen. De toegang van Gramsbergen vanuit de N34 is in de huidige situatie niet erg duidelijk. De bebouwde komgrens ligt voor het gevoel onlogisch, waardoor er tussen de op- en afritten van de N34 een 'onduidelijk' weggedeelte ligt. Hier hebben we de wens om aan de noordzijde van de Anerdijk een vrijliggend in twee richtingen bereden fietspad te realiseren en dit weggedeelte eenduidig in te richten, waarbij de bebouwde komgrens net ten oosten van de Vecht komt te liggen. Hiermee proberen we de toegang van Gramsbergen meer uitstraling te geven. Het vervolg van de Anerdijk is in de basis goed ingericht. Gebruikers vinden de weg nogal smal. Daarnaast is de afstand tot het vrijliggende fietspad beperkt. Er moet worden gezocht naar mogelijkheden om deze weg te verbeteren.

Vanuit Hardenberg is De Esch de toegangsweg richting de kern. Deze heeft echter ook een woonfunctie en moet dan ook meer als wijkontsluitingsweg worden ingericht. Het is wenselijk om ook de bebouwde komgrens op de Hardenbergerweg meer uitstraling te geven en daarbij de toegang naar de wijk Loozermars ook duidelijker vorm te geven en de snelheid op dit kruispunt te beperken.

Gramsbergen kenmerkt zich doordat het bedrijventerrein aan de oostzijde van het Kanaal Almelo – De Haandrik ligt. De ontsluiting van het bedrijventerrein verloopt daarmee dwars door de kern Gramsbergen. De Oostermaat vervult hierin een belangrijke rol. Deze weg heeft echter ook een woonfunctie. Wij willen de Oostermaat daarom meer inrichten als wijkontsluitingsweg, waarbij de snelheid van het verkeer vooral op de kruispunten beperkt wordt en de fietsers een betere en duidelijkere positie krijgen op de weg. Belangrijk aandachtspunt hierbij is de oversteek van De Hoge Esch. Hier kruist de fietsroute naar het centrum De Oostermaat.

■ Fietsnetwerk

Op veel wegen waar fietsvoorzieningen aanwezig zijn hebben deze een beperkte breedte. Het gaat hierbij vooral om De Esch en De Oostermaat. Het is wenselijk om de fietsvoorzieningen te verbreden en daarnaast de rijloper te versmallen zodat het autoverkeer bij tegemoetkomend verkeer achter de fietsers blijft rijden, om ze pas na het passeren van tegemoetkomend verkeer in te halen. Daarnaast vinden we dat voor de fietsoversteek De Oostermaat – De Hoge Esch een goed plan moet worden uitgewerkt.

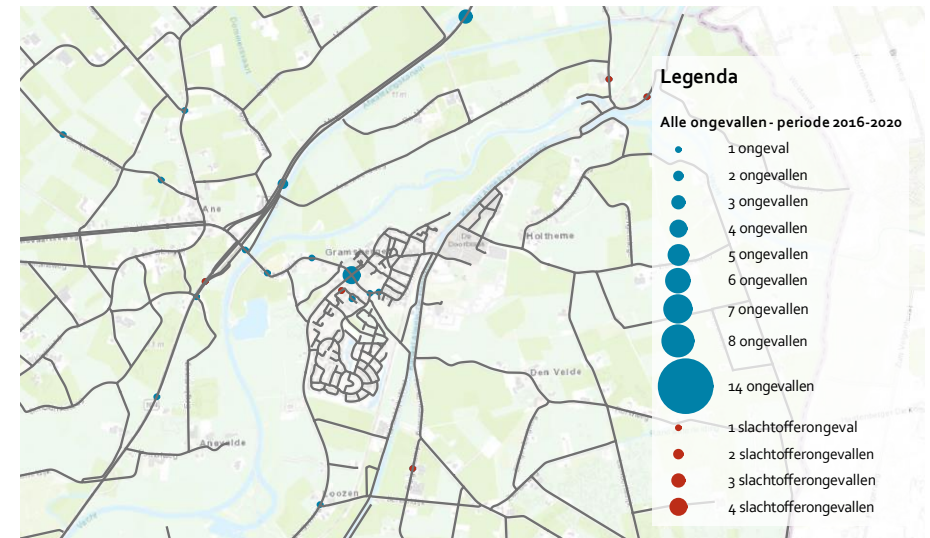
6.2. Objectieve onveiligheid

Op het kruispunt De Anerdijk – Voorstraat – De Oostermaat – De Esch zijn in de afgelopen vier jaar meerdere ongevallen te betreuren. De ongevallen die hier gebeuren hebben vooral te maken met de voorrangssituatie op het kruispunt. Er zijn verder geen andere locaties waar meerdere ongevallen zijn geregistreerd.

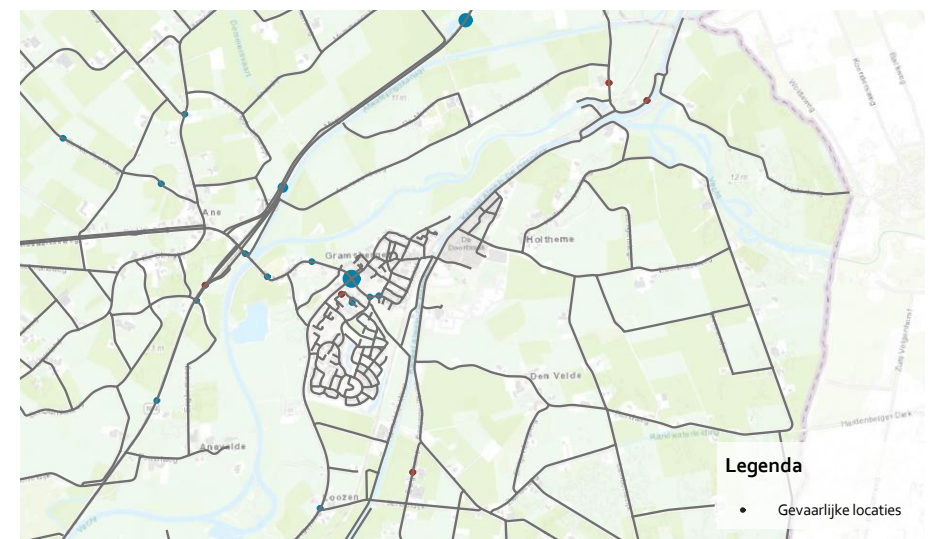
6.3. Gevaarlijke punten

De locatie die door inwoners en gebruikers als meest onveilig wordt gevonden is het kruispunt De Oostermaat – De Hoge Esch. De Oostermaat is de verbindende route naar de voorzieningen ten oosten van het Kanaal Almelo – De Haandrik en in noord-zuid richting ligt een belangrijke interne fietsverbinding tussen de woonwijken en het centrumgebied. De fietsers (en het autoverkeer uit De Hoge Esch) hebben in de huidige situatie voorrang. Dit zou theoretisch een veilige overstek moeten inhouden. Echter de situatie wordt als zeer onveilig ervaren. Eigenlijk wordt de gehele De Oostermaat als onveilig ervaren. Hier speelt voornamelijk de snelheid van het verkeer in combinatie met de hoeveelheid vrachtverkeer.

Ook de kruispunten Anerdijk – Voorstraat – De Oostermaat – De Esch en Coevorderweg – Hoge Holt – Kanaaldijk – De Oostermaat worden als onveilig ervaren. In beide gevallen wordt vooral de onoverzichtelijkheid van de kruispunten als hoofdreden genoemd.



Figuur 11: Alle ongevallen 2016 – 2020



Figuur 12: Gevaarlijke locaties

6.4. Verhoogd risico op onveiligheid

Door de snelheid van het autoverkeer kunnen onveilige situaties ontstaan. Dit zien we ook op de hoofdwegen in Gramsbergen. Daarnaast vormt vooral op De Oostermaat de combinatie met de (zwaar) vrachtverkeer een risico voor de kwetsbare verkeerdeelnemers.

Het kruispunt De Oostermaat – De Hoge Esch behoort ook tot de potentieel onveilige locaties. Het kruisen van fietsers met (zwaar) vrachtverkeer moet veiliger worden vormgegeven.

De Anerdijk is in de basis goed ingericht. De afstand tussen de rijbaan en het vrijliggende fietspad beperkt. Er moet worden gezocht naar mogelijkheden om deze weg te verbeteren.

6.5. Maatregelenpakket

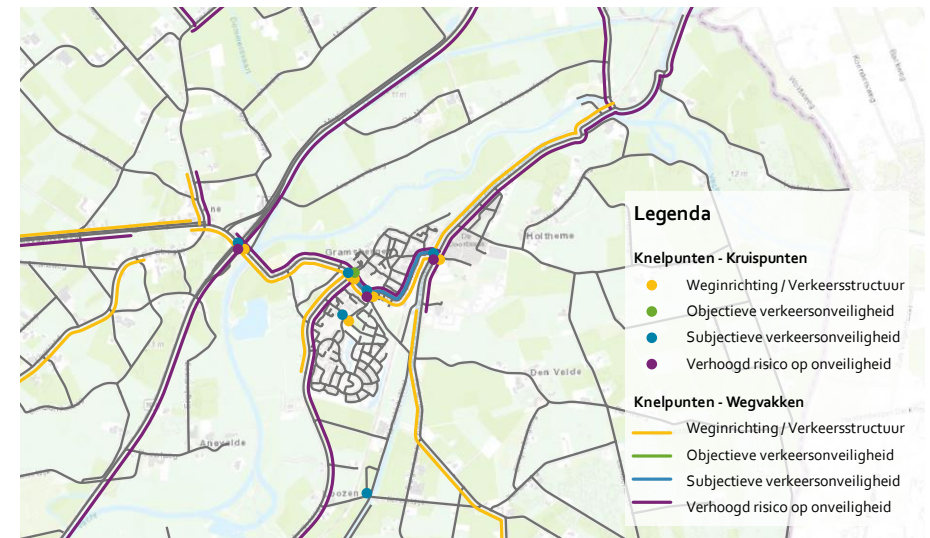
■ Wat doen we al?

In het verleden is het kruispunt De Oostermaat – De Hoge Esch al verscheidene keren onderwerp van gesprek geweest. Er zijn reeds verschillende voorstellen gedaan voor verbetering van de verkeersveiligheid op dit kruispunt. Daarnaast zijn er wensen om bijvoorbeeld een fietstunnel te realiseren. Ook zijn er al verschillende kleine aanpassingen gedaan op het kruispunt. Dit heeft echter nog niet geleid tot het gewenste effect.

■ 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 met de voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen. Deze voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen worden in het ontwerpproces verder uitgewerkt. Hierna beschrijven we nog enkele hoofdpunten die volgens ons specifieke aandacht verdienen.

Een van de belangrijkste onderwerpen is een goed inrichtingsplan voor De Oostermaat als geheel, inclusief het kruispunt De Oostermaat – De Hoge Esch. We willen hier met een 'open blik' naar kijken. Waarbij we de ideeën en eerder bedachte oplossingen ook opnieuw tegen het licht houden.



Figuur 13: Knelpunten – locaties waar maatregelen wenselijk zijn

7. Slagharen

7.1. Verkeersstructuur en weginrichting

De verkeersstructuur in Slagharen wordt gekenmerkt door de N377 die dwars door het dorp loopt. Deze regionale gebiedsontsluitingsweg vervult een belangrijke ontsluitende functie in de richting van Zwolle en N34/Coevorden. Tegelijkertijd vormt deze weg ook een barrière in het dorp. Het kruispunt met de Heerenstraat en Zwarte Dijk is 'groots' vormgegeven en wordt geregeld met verkeerslichten. Wij vinden het belangrijk dat de barrièrewerking van de N377 wordt verminderd en deze weg en het centrale kruispunt een meer dorpsse inrichting krijgt. Wel moet voldoende aandacht zijn voor de verkeersafwikkeling in relatie tot het attractiepark Slagharen.

De Weverijweg als rondweg van Slagharen kent een inrichting die in de huidige situatie niet volledig aansluit bij de essentiële herkenbaarheidskenmerken voor een 60 km/uur weg. Het is wenselijk deze inrichting (op termijn) aan te passen.

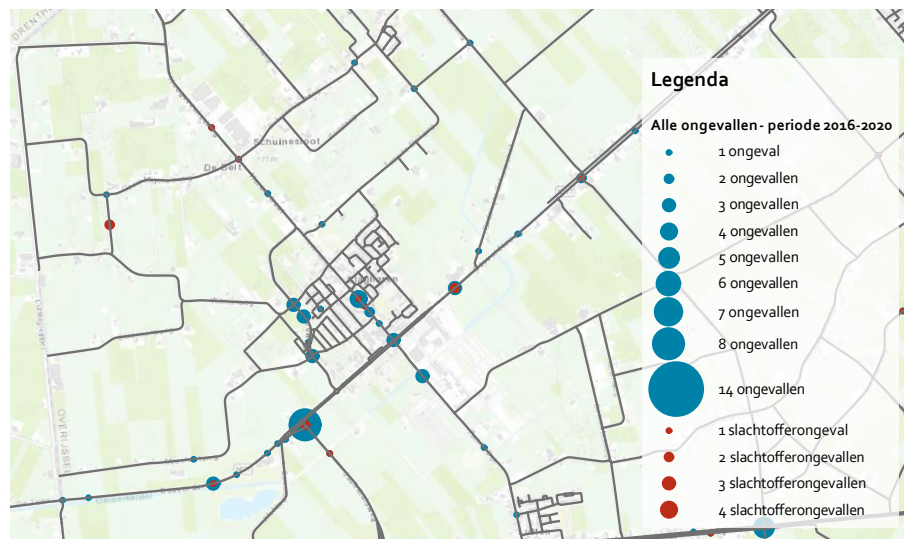
■ Fietsnetwerk

Tussen Slagharen en Hardenberg ligt een belangrijke fietsroute. Op het gedeelte tussen Lutten en Slagharen ligt er een in twee richtingen bereden vrijliggend fietspad aan de oostzijde van de Zwarte Dijk.

Echter binnen de bouwde kom van Slagharen moeten fietsers weer op de rijbaan fietsen. Deze overgang is niet verkeersveilig vormgegeven. Het is wenselijk om het vrijliggende fietspad door te trekken naar het kruispunt met de N377.

7.2. Objectieve onveiligheid

Op verschillende locaties op de Heerenstraat zijn er ongevallen gebeurd. Verder valt op dat er op de kruispunten met de Weverijweg 2 à 3 ongevallen in de afgelopen jaren zijn gebeurd.

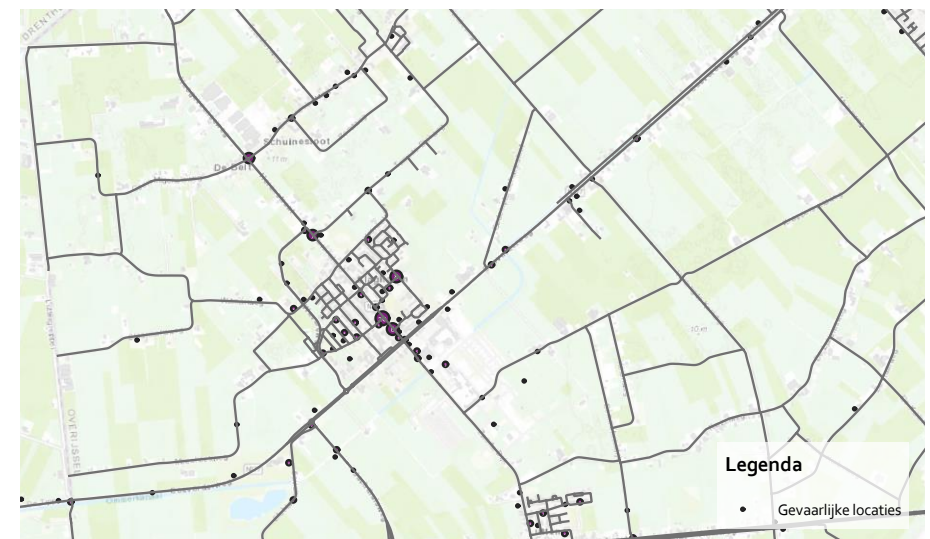


Figuur 14: Alle ongevallen 2016 – 2020

Op en rond de rotonde N377 – N343 zijn in de afgelopen jaren 9 ongevallen gebeurd. Veel van deze ongevallen gebeuren ter hoogte van de aansluiting van de Parallelweg/Stobbeplassweg. We moeten samen met de provincie Overijssel kijken naar passende maatregelen om de verkeersveiligheid hier te verbeteren.

7.3. Gevaarlijke punten

De Heerenstraat wordt door inwoners en gebruikers als onveilig ervaren. Zij geven vooral aan dat de shared space inrichting onveilig is. Verder valt op dat de verkeerssituatie rondom basisschool De Kwinkslag als onveilig wordt ervaren.



Figuur 15: Gevaarlijke locaties

7.4. Verhoogd risico op onveiligheid

De locaties waar een verhoogd risico op onveiligheid aanwezig is komen vooral voort uit de gereden snelheid van het autoverkeer. Behalve op de wegen binnen de bebouwde kom is er geen sprake van menging met kwetsbare verkeersdeelnemers.

7.5. Maatregelenpakket

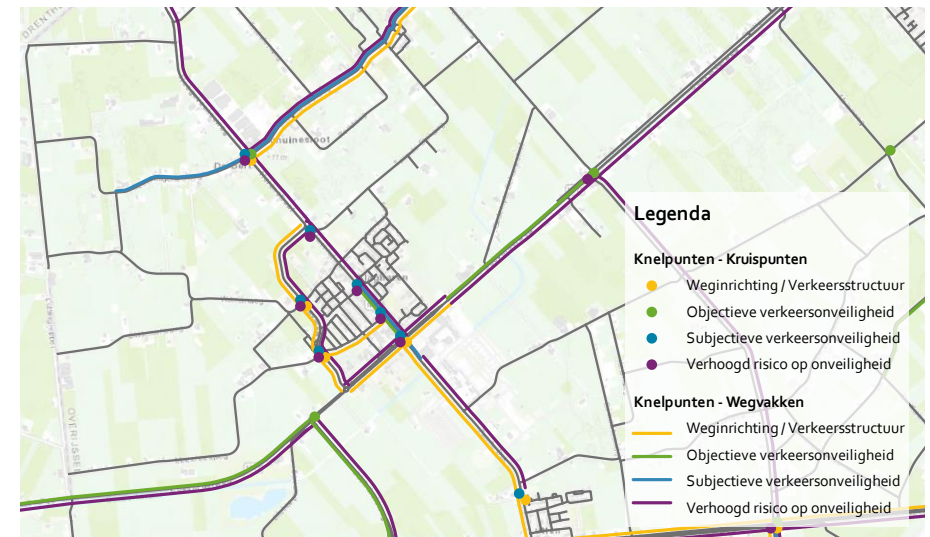
■ Wat doen we al?

Wat doet Slagharen zelf al? Door Plaatselijk Belang Slagharen is zelf een nieuwe dorpsvisie opgesteld. Hierbij zijn ook verschillende ideeën geuit over bijvoorbeeld de inrichting van de Heerenstraat en het kruispunt N377 – Heerenstraat – Zwarte Dijk. Wij zijn enthousiast over de voorstellen die zijn hebben gedaan. Wij werken graag integraal samen verder aan mogelijke ontwikkelingen.

Er spelen ook verschillende ontwikkelingen rondom Attractiepark Slagharen. Het is van groot belang dat er voldoende aandacht wordt besteed aan een verkeersveilige afwikkeling van de bezoekers van het park.

■ 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 met de voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen. Deze voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen worden in het ontwerpproces verder uitgewerkt. Hierna beschrijven we nog enkele hoofdpunten die volgens ons specifieke aandacht verdienen.



Figuur 16: Knelpunten – locaties waar maatregelen wenselijk zijn

8. Bergentheim

8.1. Verkeersstructuur en weginrichting

Voor Bergentheim vormt de ontsluiting naar de N343 een belangrijke schakel. Daarnaast maakt ook veel verkeer gebruik van de op- en afrit van de N36 bij Beerzerveld. Dit zorgt echter voor veel verkeersbewegingen door het buitengebied. Zoals in de visie al is genoemd willen we het verkeer graag zo snel mogelijk naar de hoofdwegenstructuur (N36) leiden. Daarom onderzoeken we, in het kader van de ontwikkeling van Möllincksvaart III, of het verbeteren van de ontsluiting naar de Hardenbergerweg haalbaar is.

■ Fietsnetwerk

Door het beperken van het verkeer op de Kanaalweg West (buiten de bebouwde kom) kunnen we gelijktijdig meer vorm geven aan de fietsroute tussen Beerzerveld en Bergentheim. Door de Kanaalweg West meer in te richten voor fietsers (bijvoorbeeld een fietsstraat) ontstaat hier een eenduidige route langs het kanaal Almelo – De Haandrik. De Kanaalweg Oost zal dan meer als ‘autoroute’ moeten dienen. Dit betekent overigens dat de Kanaalweg Oost gewoon een 60 km/uur weg blijft met eventueel aanvullende snelheidsremmende maatregelen, maar dat we het fietsverkeer meer willen concentreren aan de westzijde van het kanaal.

De positie van de fietsers op de Kanaalweg West aan de noordzijde van Bergentheim blijft een aandachtspunt. Dit is een relatief drukke route met ook veel vracht- en landbouwverkeer. Een vrijliggend fietspad zou hier wenselijk zijn, maar lijkt gezien de beperkte beschikbare ruimte niet lastig te realiseren. Dit willen we graag wel verder onderzoeken.

De Van Roijensweg is een lange rechte weg met aan weerszijde een parallelle structuur. Fietsers gebruiken deze structuren verschillend. Wij willen de Van Roijensweg graag meer vormgeven als wijkontsluitingsweg en de snelheid hier wat beperken. Onderzocht moet worden welke structuur het beste en meest veilig is voor fietsers.

8.2. Objectieve onveiligheid

Op en rond het kruispunt Kanaalweg West – Van Roijensweg – Kanaalweg Oost (ter hoogte van de brug) vinden meerdere ongevallen plaats. Deze ongevallen hebben allen te maken met het verlenen van voorrang of doorgang. Op het kruispunt Hardenbergerweg – Haarweg – Möllincksweg vinden ook meerdere ongevallen plaats. Een eerste analyse van deze ongevallen laat zien dat de oorzaak van deze ongevallen waarschijnlijk ligt in de onopvallendheid van het kruispunt vanaf de Hardenbergerweg.

8.3. Gevaarlijke punten

Het kruispunt Kanaalweg West – Van Roijensweg – Kanaalweg Oost (ter hoogte van de brug) wordt door inwoners en gebruikers als onveilig ervaren. Zij vinden vooral het overzicht op dit gecombineerde kruispunt niet goed. Overige aangeven knelpunten die opvallen zijn:

- Het halen en brengen aan de Schoolstraat als onveilig ervaren.
- Snelheid van het verkeer en onoverzichtelijke situatie door geparkeerde voertuigen in de omgeving van de Baron Makaystraat en de Van der Duyn van Maasdamstraat.



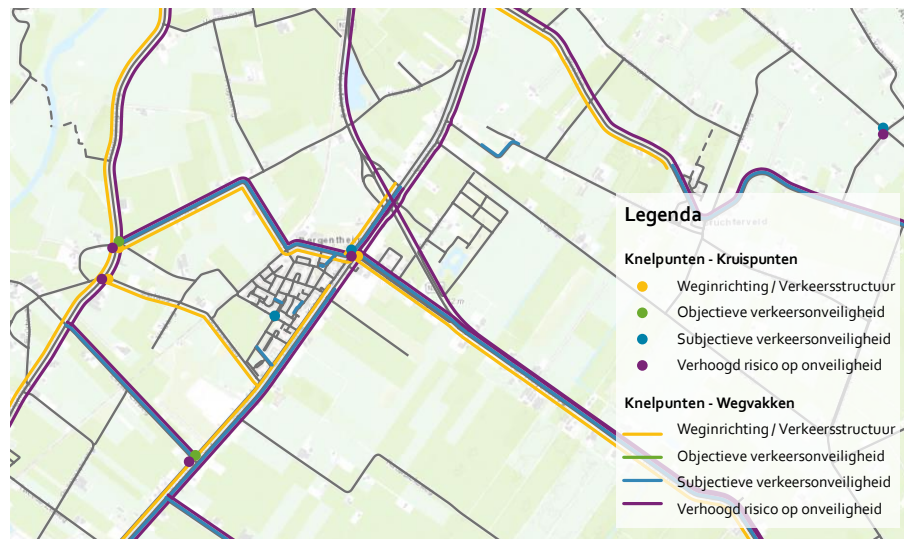
Figuur 17: Alle ongevallen 2016 – 2020



Figuur 18: Gevaarlijke locaties

8.4. Verhoogd risico op onveiligheid

De snelheid van het verkeer en de mening van vracht- en landbouwverkeer met fietsers zijn vooral aandachtspunten in en om Bergentheim. De lange rechtstanden op de wegen maken dat de snelheid van het auto- en vrachtverkeer al snel hoog ligt. Gekeken moet worden naar effectieve snelheidsremmende maatregelen of maatregelen in de inrichting van de weg of de omgeving om de snelheid van het verkeer in te dammen.



Figuur 19: Knelpunten – locaties waar maatregelen wenselijk zijn

8.5. Maatregelenpakket

■ Wat doen we al?

We gaan in 2022 starten met de herinrichting van de Kanaalweg West (binnen de bebouwde kom) tussen de Stationsweg en Schapenweg. Hier proberen we al rekening te houden met de wens om de route langs de westzijde van het kanaal voor fietsers aantrekkelijker te maken.

Verder zijn we in gesprek met de school om eventuele verbeteringen door te voeren in de schoolomgeving aan de Schoolstraat.

■ 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 met de voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen. Deze voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen worden in het ontwerpproces verder uitgewerkt. Hierna beschrijven we nog enkele hoofdpunten die volgens ons specifieke aandacht verdienen.

We willen graag de ontsluiting van Bergentheim voor het autoverkeer verbeteren. Daarom onderzoeken we, in het kader van de ontwikkeling van Möllincksvaart III, of het verbeteren van de ontsluiting naar de Hardenbergerweg, via de Schapenweg/Slotweg haalbaar is.

Daarnaast is de verkeersveiligheid voor fietsers een belangrijk aandachtspunt. Op de Kanaalweg West (aan de noordkant van het dorp) willen we onderzoeken of een vrijliggend fietspad haalbaar is. Op de Van Roijensweg willen we een duidelijkere structuur voor fietsers realiseren. Nadere analyse moet uitwijzen welke mogelijkheden hier het beste zijn. Deze structuur moet goed en veilig aansluiten op het kruispunt rondom de brug (Kanaalweg West – Van Roijensweg – Kanaalweg Oost). Op dit kruispunt willen we ook maatregelen uitwerken voor een meer verkeersveilige situatie.

9. Lutten | De Krim | Schuinesloot

9.1. Verkeersstructuur en weginrichting

Lutten

In Lutten is de vormgeving van de Dedemsvaartseweg/De Anerweg een belangrijk aandachtspunt. Deze wordt in de huidige situatie nog veel gebruikt als verbindende route vanuit de richting Gramsbergen naar de N377 en Zwolle. Deze weg zal naar verwachting deze functie deels blijven behouden. Maar de upgrade van de N340 ten westen van Ommen en de verbeterde aansluiting bij Hessenpoort op de A28 (Zwolle) is de route via de N34 – N36 – N340 een goed alternatief. Vooralsnog wordt echter gesteld dat de Dedemsvaartseweg/Anerdijk de gebiedsontsluitende functie zal blijven behouden.

De inrichting van de Dedemsvaartseweg/Anerdijk laat echter wel te wensen over voor een snelheidsregime van 80 km/uur. Het is wenselijk om de inrichtingskenmerken van 80 km/uur wegen in het kader van de verkeersveiligheid toe te passen. In de huidige situatie is de snelheid op een aantal kruispunten al wel verlaagd tot 60 km/uur. Ook hier moet worden geanalyseerd of dit nog voldoende aansluit bij de gewenste inrichtingskenmerken.

Verder willen wij een meer eenduidige inrichting en bebouwde kom situatie creëren op de Dedemsvaartseweg ter hoogte van de kern zelf. De inrichting is op veel delen hetzelfde

(weliswaar niet conform inrichtingskenmerken), maar de bebouwde kom situatie is verschillend. Met een meer eenduidige weginrichting en bebouwde kom situatie ontstaat een duidelijker verkeersbeeld en zal meer aansluiting met de kern kunnen ontstaan. Een meer eenduidige positie voor de fietsers is eveneens wenselijk.

De Krim

De N377 loopt dwars door het dorp. Deze regionale gebiedsontsluitingsweg vervult een belangrijke ontsluitende functie in de richting van Zwolle en N34/Coevorden, maar tegelijkertijd vormt deze weg ook een barrière in het dorp samen met de Luttenhoofdwijk. Op de locaties waar oversteken mogelijk is, willen we maatregelen nemen om deze oversteekbaarheid beter te maken. Daarnaast willen we graag een wat meer dorps inrichting van deze weg waar mogelijk.

Schuinesloot

De langgerekte bebouwde kom van Schuinesloot maakt een meer dorps inrichting van de Schuineslootweg lastig. Daarnaast zijn er nu twee snelheidsregime van toepassing met grotendeels eenzelfde weginrichting.

Het is wenselijk om het 30 km/uur gedeelte verder in te richten conform de inrichtingseisen en op het gedeelte dat is gecategoriseerd als wijkontsluitingsweg de fietsers meer positie te geven door de fietsstroken te verbeteren en eventueel aanvullende snelheidsremmende maatregelen te treffen.

■ Fietsnetwerk

Lutten

In de fietsroute Slagharen – Hardenberg vormt de oversteek van de Dedemsvaartseweg een aandachtspunt. De snelheid van het verkeer ligt hier hoog. Daarnaast is de overgang naar het vrijliggende fietspad niet onduidelijk vormgegeven.

De Krim

Tussen Ane en De Krim wordt gewerkt aan een alternatieve fietsroute via de Slagenweg. Hier wordt een fietsstraat gerealiseerd. Een aandachtspunt in De Krim zijn vooral de fietsroutes naar het nieuw te realiseren multifunctioneel centrum. In de planfase moet hier goed aandacht voor zijn.

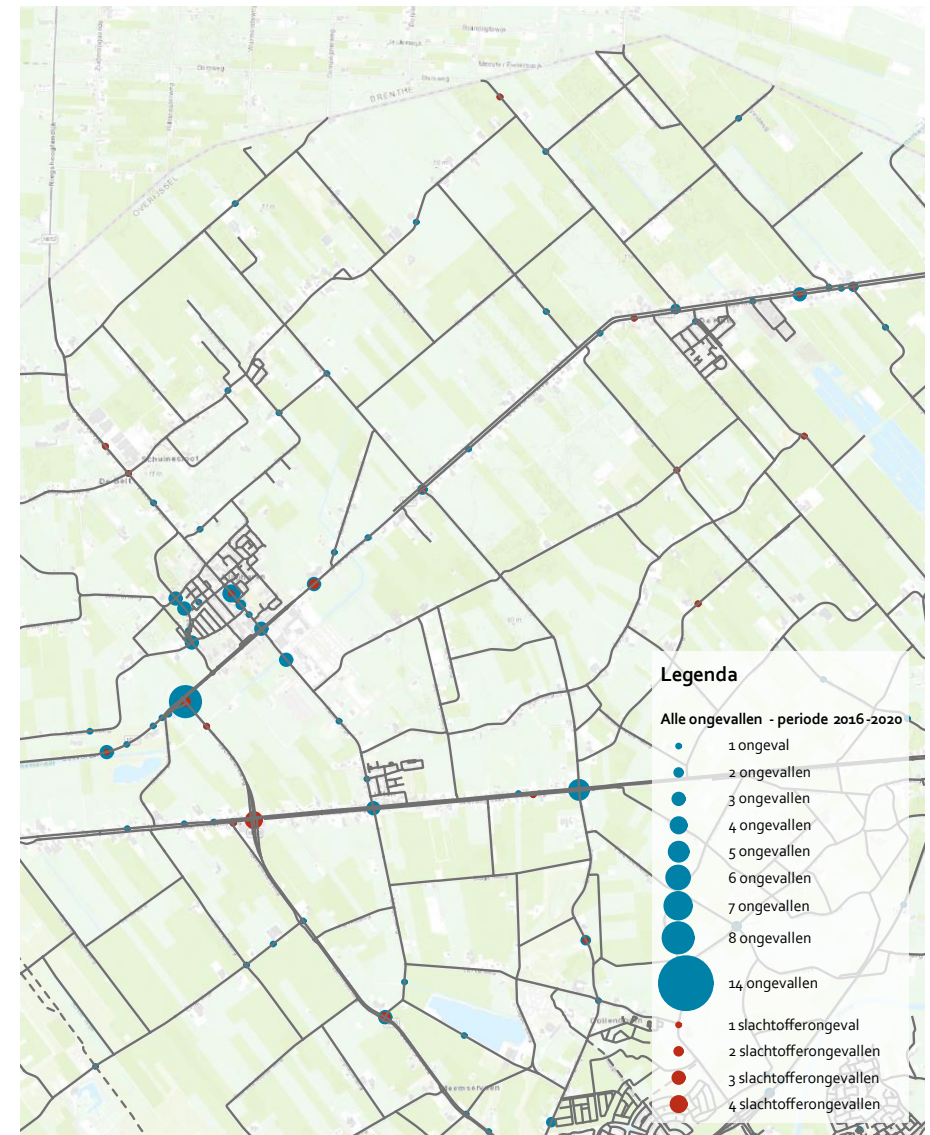
Schuinesloot

Langs de Hoogeveenseweg zijn vrijliggende fietspaden aanwezig. De oversteek ter hoogte van De Belt en Schuinesloot is onveilig vormgegeven. We willen graag onderzoeken hoe we de oversteek op dit kruispunt kunnen verbeteren

9.2. Objectieve onveiligheid

De ongevallen in dit gebied gebeuren redelijk verspreid. Er zijn enkele locaties die opvallen. Op het kruispunt Zwarte Dijk – Dedemsvaartseweg zijn 3 ongevallen gebeurd. Opvallend is dat er 5 ongevallen hebben plaatsgevonden op het kruispunt Anerdijk – De Kerkdijk. Hoewel de snelheid op dit kruispunt is teruggebracht hebben de meeste ongevallen te maken met het niet verlenen van voorrang/doorgang.

Op de N377 in De Krim zijn drie ongevallen gebeurd. Deze zijn gebeurd bij het in- en uitrijden van uitritten. Het vrijliggende fietspad ligt op korte afstand van de weg. Daardoor bevinden fietsers zich vaker buiten het zicht van automobilisten.



Figuur 20: Alle ongevallen 2016 – 2020

9.3. Gevaarlijke punten

Lutten

De Dedemsvaartseweg/Anerweg wordt meerdere keren genoemd. De knelpunten worden vooral ervaren door de snelheid van het autoverkeer en de parkeersituatie rondom voorzieningen.

De Krim

Het kruispunt Beukenlaan – Marsstraat – Julianastraat is een locatie die onveilig wordt gevonden. Inwoners en gebruikers geven aan dat de voorrangssituatie onvoldoende wordt nageleefd. Vanuit de Beukenlaan gezien is de voorrangssituatie onnatuurlijk. De relatie Marsstraat – Julianastraat is echter wel de hoofdfietsroute naar de huidige locaties van de basisschool.

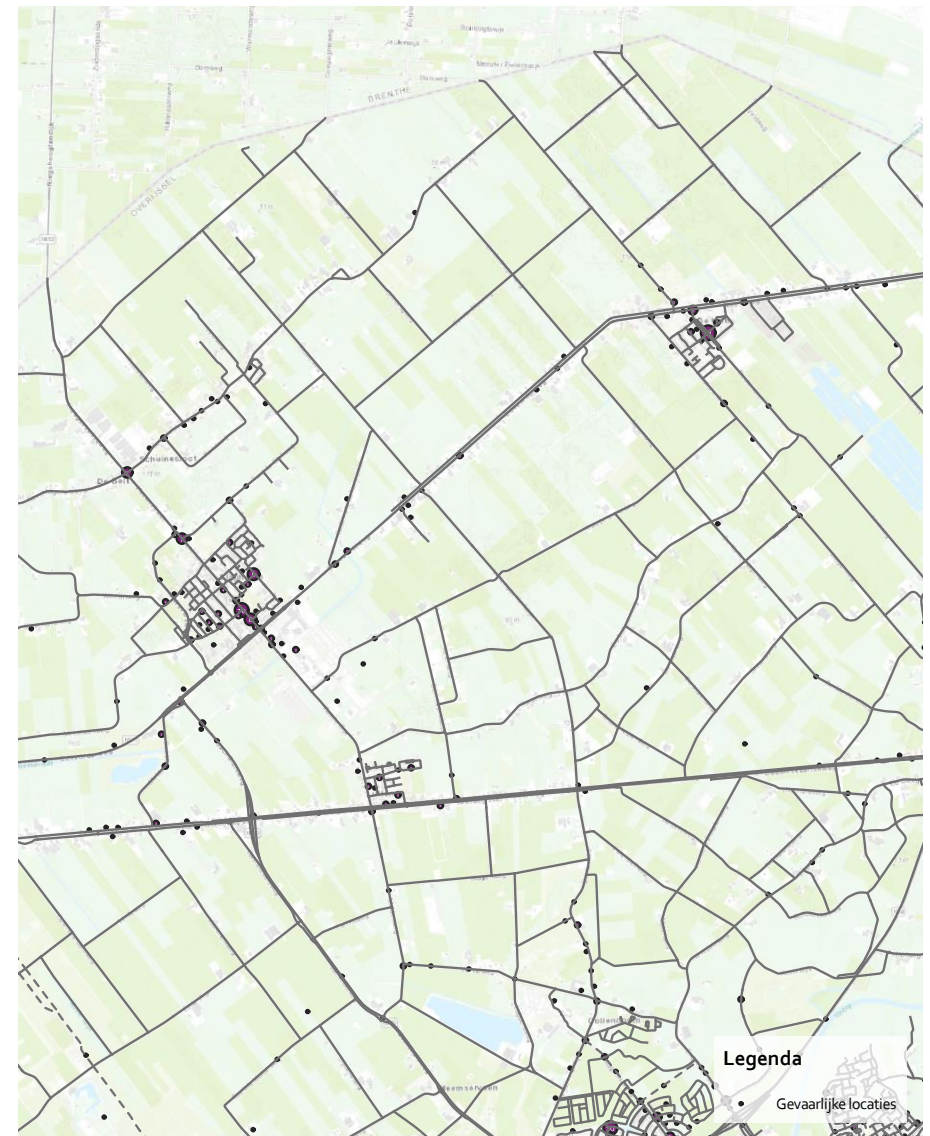
Het uitzicht vanuit de Beukenlaan op de N377 in combinatie met de snelheid van het autoverkeer op de N377 is een knelpunt dat meerdere keren wordt genoemd door inwoners en gebruikers.

Schuinesloot

Het kruispunt Hoogeveenseweg – Schuineslootweg – Geert Michelsweg wordt meerdere keren genoemd als onveilige locatie. Het oversteken wordt hier bemoeilijkt door de hoge snelheid van het autoverkeer en het zicht op en rondom het kruispunt.

9.4. 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.



Figuur 21: Gevaarlijke locaties

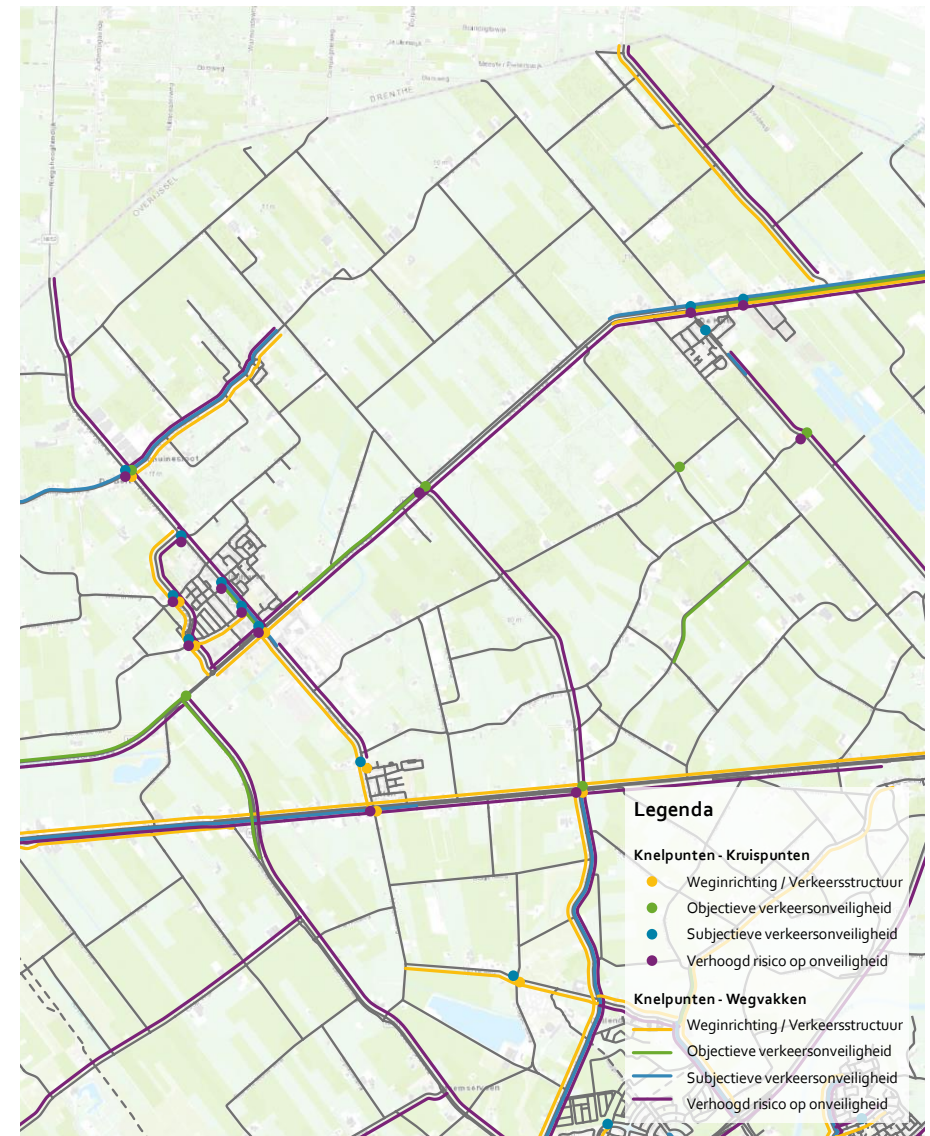
9.5. Maatregelenpakket

■ Wat doen we al?

Tussen Ane en De Krim wordt gewerkt aan een alternatieve fietsroute via de Slagenweg. Hier wordt een fietsstraat gerealiseerd. Er zijn op dit moment geen andere specifieke verkeersprojecten in uitvoering.

■ 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 met de betreffende locaties en de voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen. Deze voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen worden in het ontwerpproces verder uitgewerkt.



Figuur 22: Knelpunten – locaties waar maatregelen wenselijk zijn

10. Ane | Anerveen | Den Velde | Holthema | Holthone | Loozen

10.1. Verkeersstructuur en weginrichting

Ane

De Vaart/Dedemsvaartseweg in Ane heeft, zoals eerder in de visie aangegeven, een verbindende functie. Op het kruispunt De Vaart – Dedemsvaartseweg – Anerveenseweg – De Steeghe is een dorps inrichting aanwezig. Echter aan weerszijden van dit kruispunt op De Vaart en Dedemsvaartseweg is er ruimtelijk gezien weinig relatie met het dorp. Dit maakt dat de snelheden dan ook hoog liggen op deze wegvakken. Voor De Vaart geldt ook dat de overgang van de op- en afritten van de N34 naar de bebouwde kom nauwelijks zichtbaar is.

■ Fietsnetwerk

Ane

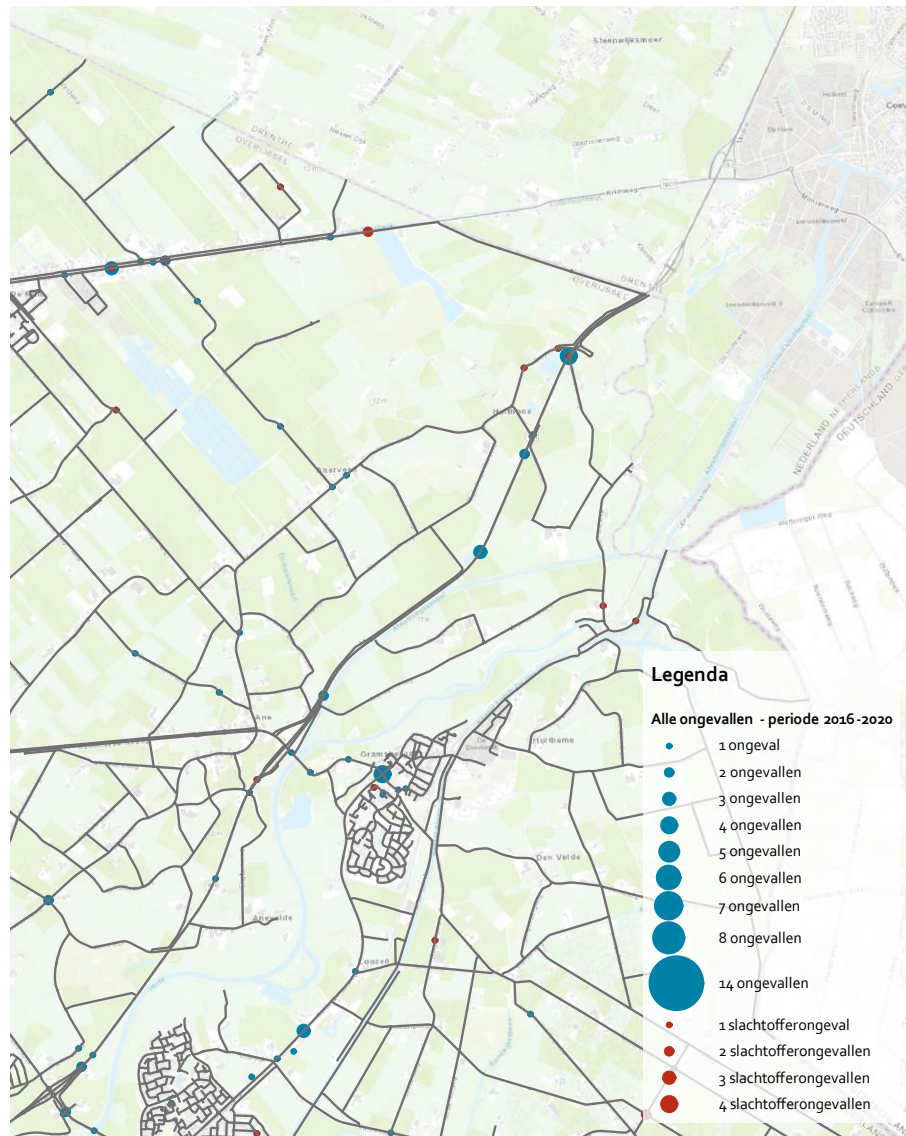
Al jaren is de wens om een vrijliggend fietspad te realiseren aan de noordzijde van De Vaart/De Anerdijk. Hiermee wordt de verkeersveiligheid voor de fietsers op dit wegvak verbeterd. Daarnaast worden er verschillende knelpunten opgelost rondom het uitzicht ter hoogte van de op- en afritten van de N34.

Den Velde | Loozen

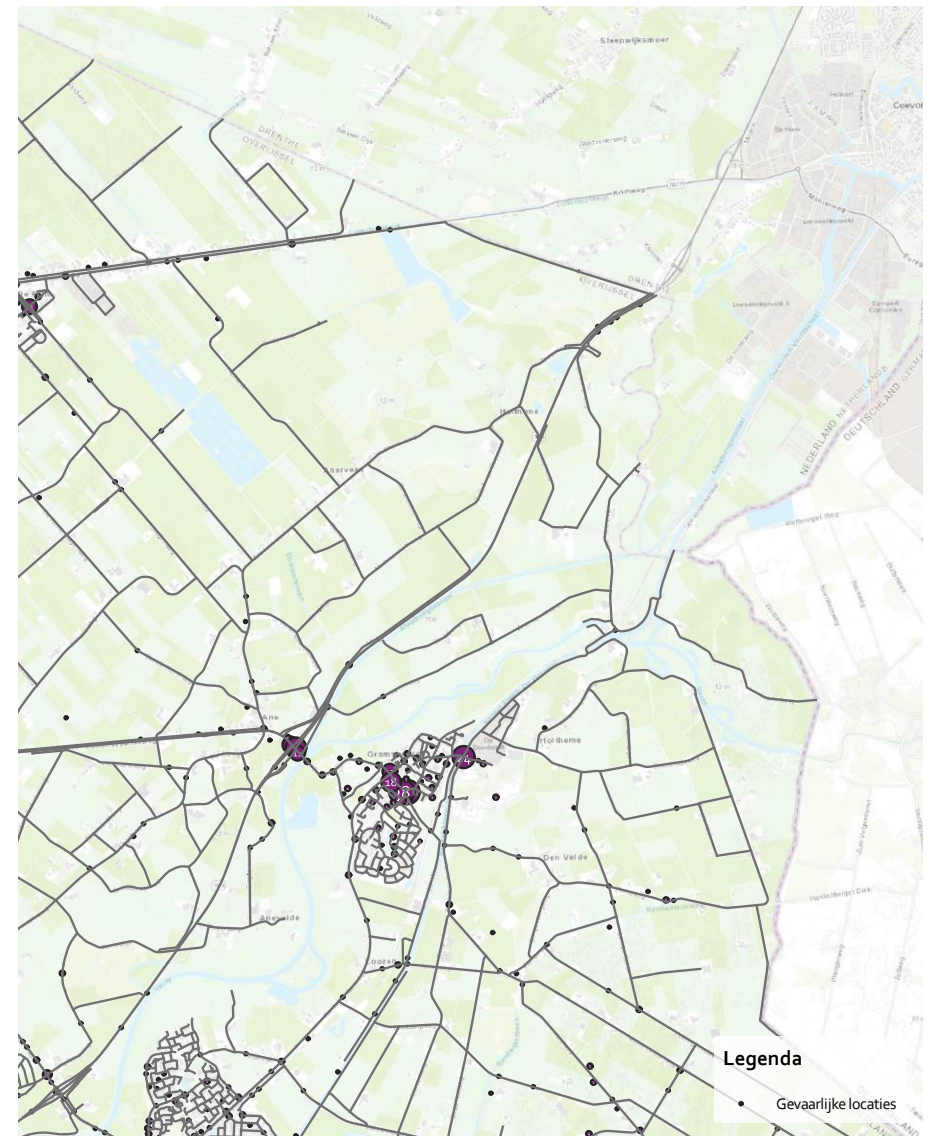
De route via de Kerkenkastweg – Kooiweg – Radewijkerweg wordt veel gebruikt door fietsers. Het is wenselijk om op deze route fietsvoorzieningen in de vorm van fietsstroken te realiseren. De wegen zijn echter wel smal. Er moet dus goed worden gekeken naar de specifieke inrichting hiervan.

10.2. Objectieve onveiligheid

In het buitengebied van Gramsbergen zijn geen specifieke locaties waar structureel meerdere ongevallen gebeuren. De ongevallen die gebeuren lijken incidenteel en leiden daarmee niet direct tot aandachtspunten voor de inrichting van de wegen.



Figuur 23: Alle ongevallen 2016 – 2020



Figuur 24: Gevaarlijke locaties

10.3. Gevaarlijke punten

De verkeerssituaties rondom de op- en afritten bij de N34 worden erg gevaarlijk gevonden. Het gaat hierbij vooral om de snelheid van het autoverkeer op De Vaart/De Anerdijk, het uitzicht en de positie van de fietsers. Verder zijn er locaties die gevaarlijk worden gevonden door inwoners en gebruikers in het buitengebied van Gramsbergen.

10.4. Verhoogd risico op onveiligheid

De snelheid van het autoverkeer is een belangrijk aandachtspunt in het buitengebied van Gramsbergen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de route via de Anerveenseweg – Holthoneweg. Ook op de routes vanuit Gramsbergen naar Coevorden via Coevorderweg, De Haandrik en het Coevorderkanaal ligt de snelheid van het autoverkeer hoog. Op deze wegen zijn snelheidsremmende voorzieningen wenselijk of maatregelen in de omgeving die zorgen voor een lagere snelheid (natuurlijk sturen).

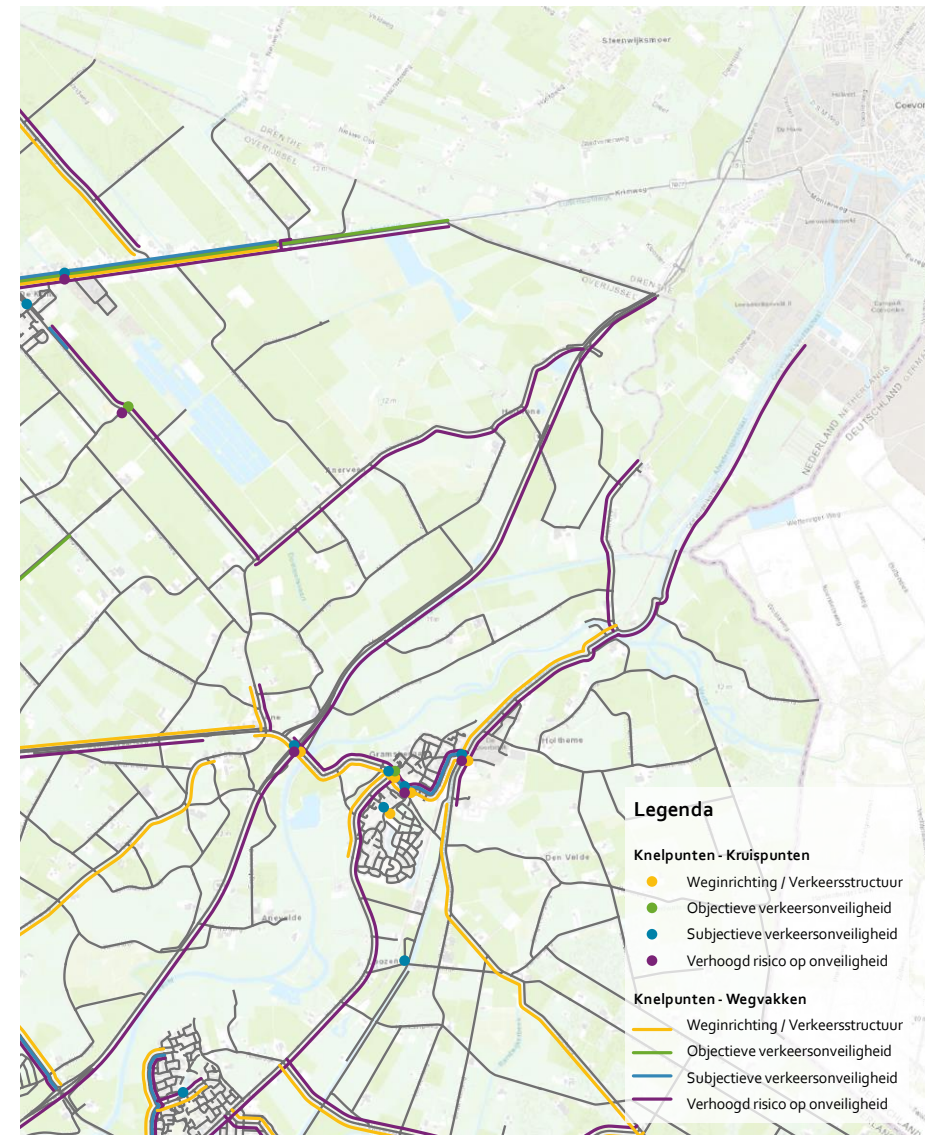
10.5. Maatregelenpakket

■ Wat doen we al?

Er zijn op dit moment geen specifieke verkeersprojecten in voorbereiding of uitvoering.

■ 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 met de voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen. Deze voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen worden in het ontwerpproces verder uitgewerkt.



Figuur 25: Knelpunten – locaties waar maatregelen wenselijk zijn

11. Bruchterveld | Ebbenbroek | Hoogenweg | Radewijk | Venebrugge

11.1. Verkeersstructuur en weginrichting

De Duitslandweg vormt de belangrijkste verbinding in dit gebied. Dit is de belangrijkste toegangsweg naar Duitsland. In het overige deel van het buitengebied ten oosten van Hardenberg zijn enkele wegen die een meer verzamelende functie hebben. Dit zijn:

- Radewijkerweg
- Westeindigerdijk
- Stobbenhaarweg
- Hoogenweg
- Broekdijk
- Verlengde Broekdijk

Het is wenselijk dat deze wegen ook deze uitstraling krijgen. Enkele wegvakken zijn in de huidige situatie vormgegeven als 'gewone' buitenwegen. Deze wegen hebben wel een verbindende functie, met daarbij vaak een combinatie van landbouwverkeer en fietsers. Het is belangrijk dat op deze wegen de fietsers een goede positie op de weg krijgen. Dit kan door het aanbrengen van fietsstroken.

Bruchterveld

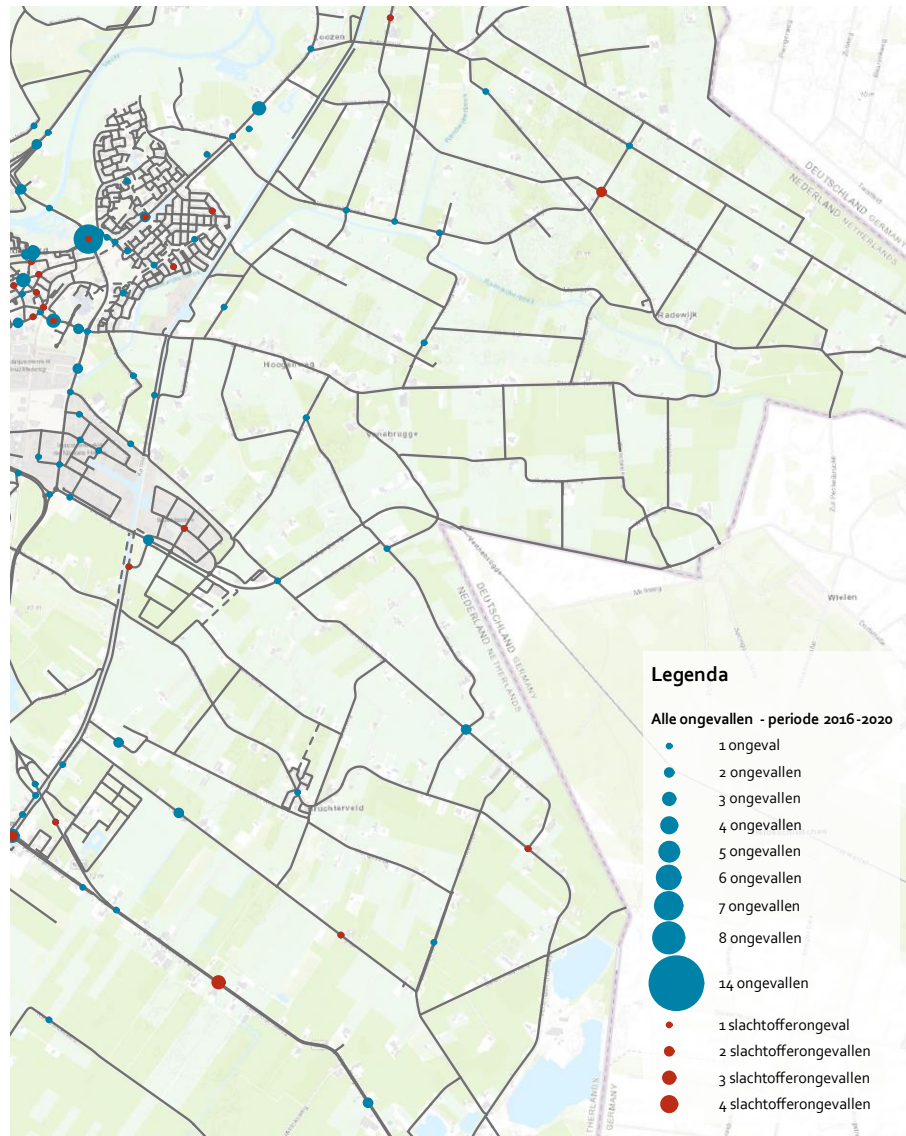
In Bruchterveld heeft een herinrichting plaatsgevonden van de Broekdijk. Deze weg is ingerichte als fietsstraat.

■ Fietsnetwerk

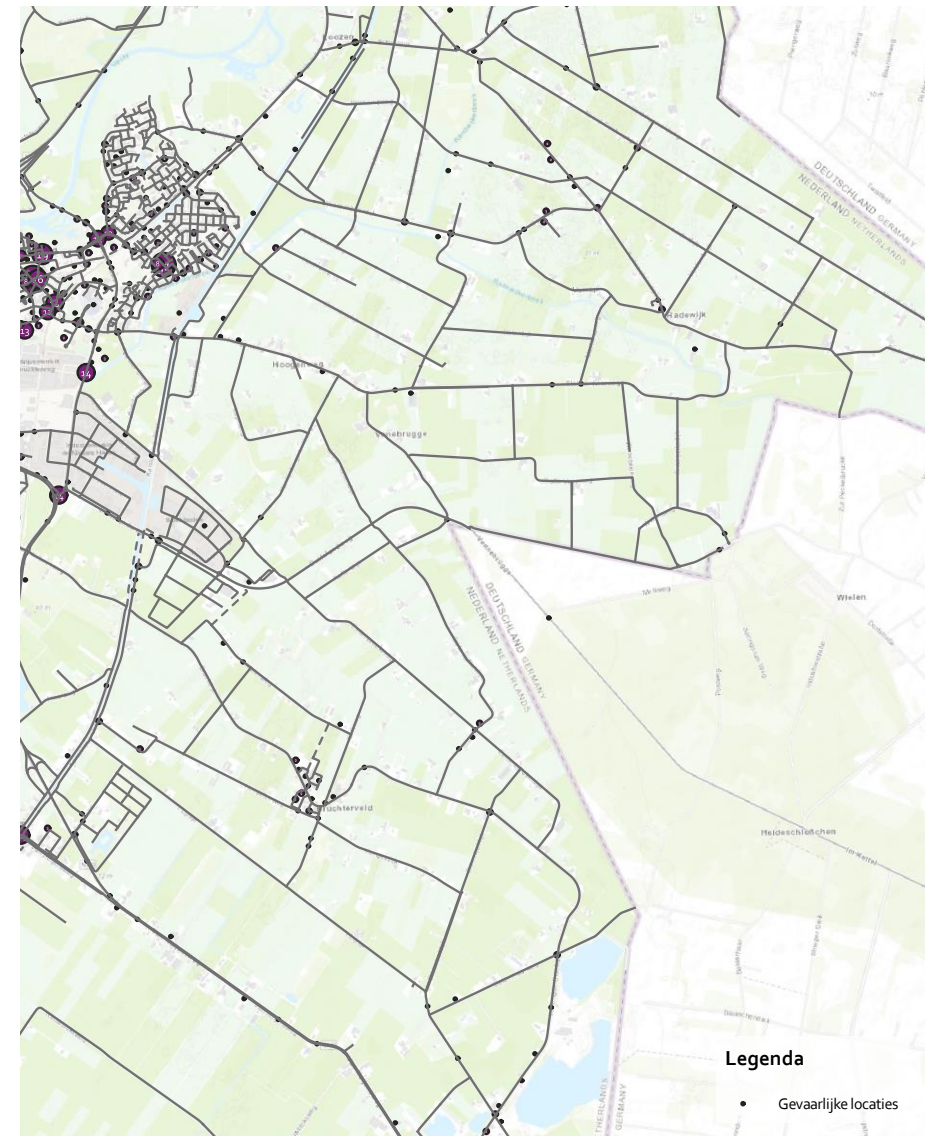
Zoals hiervoor genoemd zijn er verschillende wegen in het buitengebied ten oosten van Hardenberg waar fietsvoorzieningen in de vorm van fietsstroken wenselijk zijn of waar deze kunnen worden verbeterd.

11.2. Objectieve onveiligheid

In het buitengebied ten oosten van Hardenberg zijn geen specifieke locaties waar structureel meerdere ongevallen gebeuren. De ongevallen die gebeuren lijken incidenteel en leiden daarmee niet direct tot aandachtspunten voor de inrichting van de wegen.



Figuur 26: Alle ongevallen 2016 – 2020



Figuur 27: Gevaarlijke locaties

11.3. Gevaarlijke punten

Er zijn enkele locaties die gevaarlijk worden gevonden. De hoofdoorzaak van de onveiligheidsgevoelens is de snelheid van het verkeer. Daarnaast zijn er enkele locaties waar het uitzicht beperkt is.

11.4. Verhoogd risico op onveiligheid

Zoals in veel buitengebieden vormt ook hier de snelheid van het autoverkeer het grootste verkeersonveiligheidsrisico. Ook in dit gebied zijn er vaak lange rechtstanden waardoor de snelheid van het autoverkeer vaak 'automatisch' omhoog gaat.

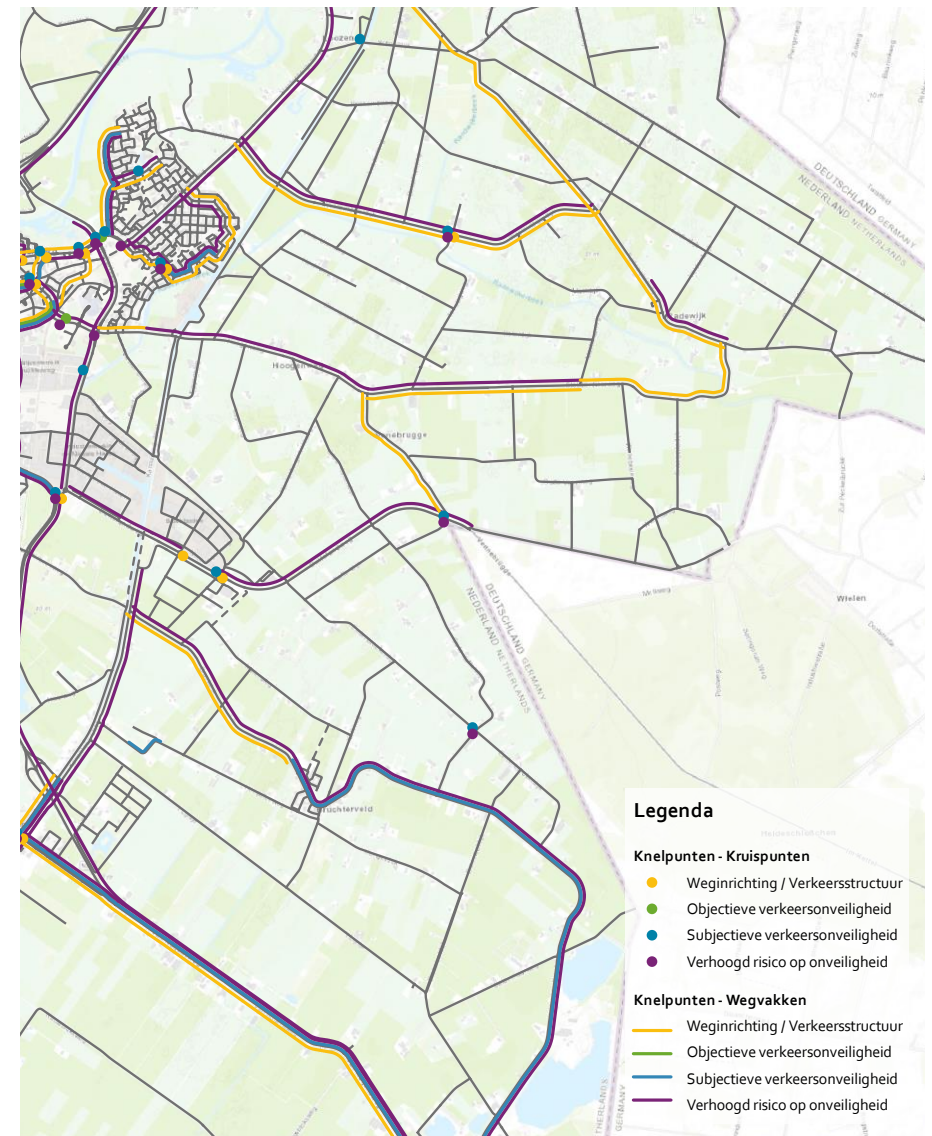
11.5. Maatregelenpakket

■ Wat doen we al?

De Broekdijk in Bruchterveld is recentelijk gereconstrueerd tot fietsstraat. Er zijn op dit moment geen specifiek verkeersprojecten in voorbereiding of uitvoering.

■ 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 met de betreffende locaties en de voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen. Deze voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen worden in het ontwerpproces verder uitgewerkt.



Figuur 28: Knelpunten – locaties waar maatregelen wenselijk zijn

12. Brucht | Diffelen | Oud Bergentheim | Rheeze

12.1. Verkeersstructuur en weginrichting

Oud Bergentheim

De Hardenbergerweg vormt een belangrijke verbinding tussen Hardenberg en de N36. De inrichting van deze weg voldoet niet volledig aan de inrichtingseisen voor 80 km/uur wegen. Het is wenselijk om dit bij onderhoudswerkzaamheden aan te passen.

Rheeze | Diffelen

De wegen met een verzamelende en/of verbindende functie hebben allen een goede weginrichting. De Grote Beltenweg vormt een belangrijke weg voor de ontsluiting van de recreatie voorzieningen rondom de Oldemeijer en de vele campings. De Oldemeijerweg (tussen de Grote Beltenweg en Rheezerweg) is echter relatief smal. Het is wenselijk om hier waar mogelijk meer ruimte te bieden aan het verkeer.

De Rheezerweg heeft ter hoogte van de kern Rheeze dezelfde uitstraling als buiten de kern. Hoewel de kern Rheeze geen formele bebouwde kom betreft, zien wij hier wel kansen om de inrichting meer aan te laten sluiten bij het dorps- en historische karakter van de kern.

Brucht

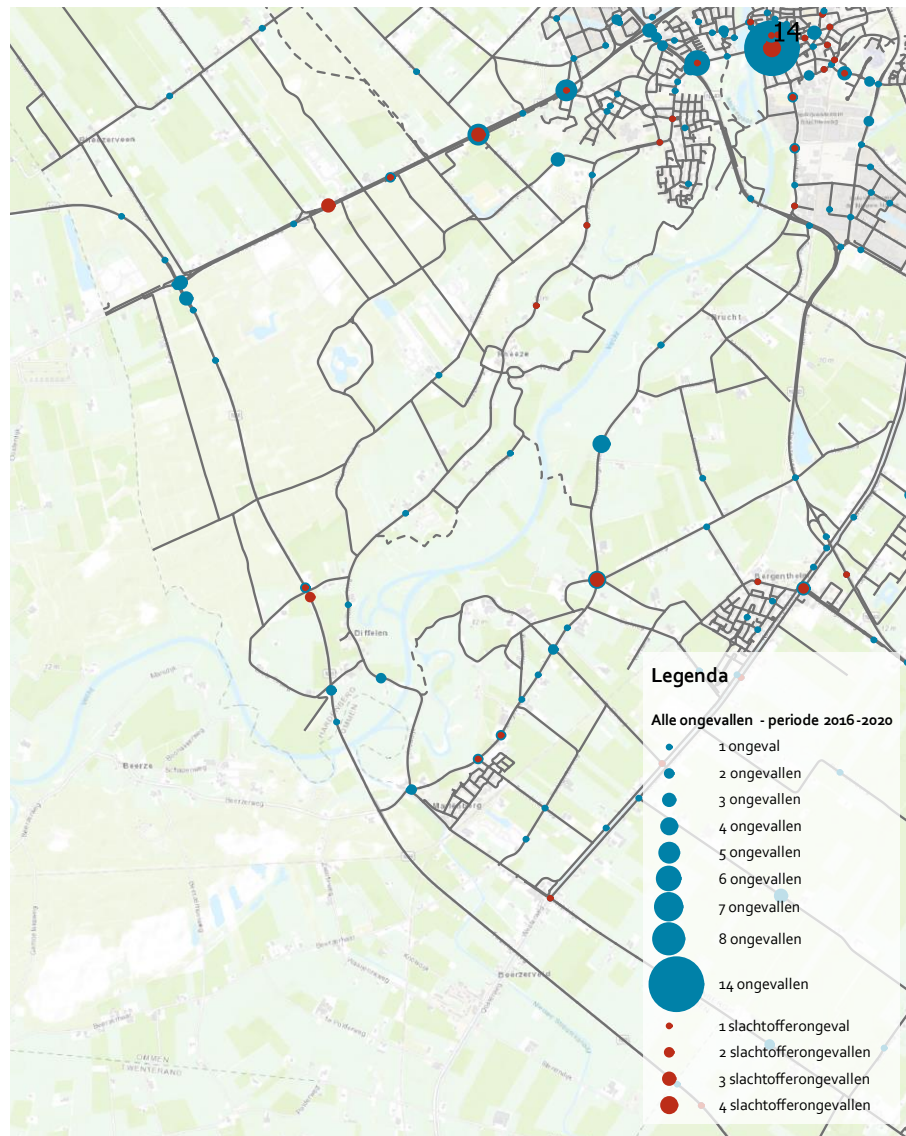
Zoals eerder in de visie vermeld onderzoeken we de mogelijkheden om de ontsluiting van Bergentheim naar de Hardenbergerweg te verbeteren. Aandachtspunten hierbij zijn vooral de opvallendheid/zichtbaarheid van de kruispunten op de Hardenbergerweg.

■ Fietsnetwerk

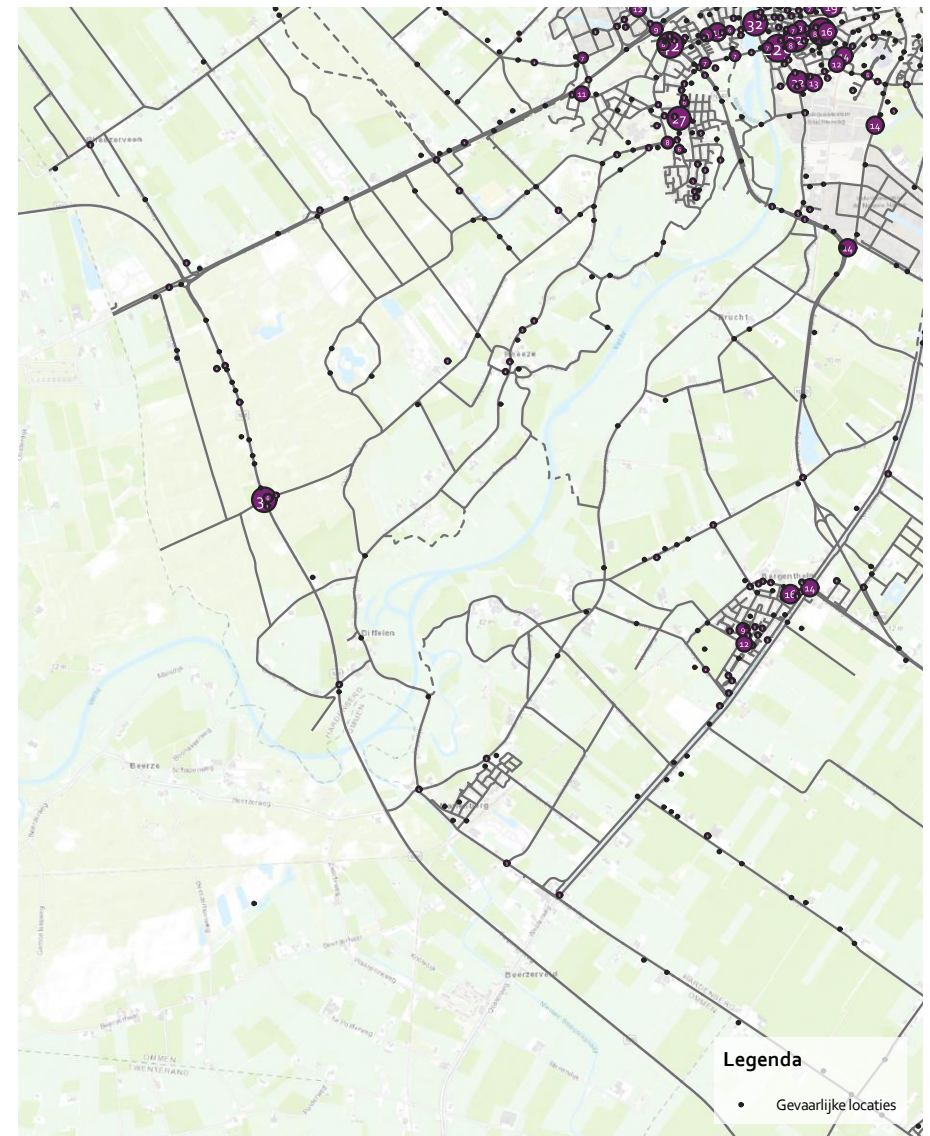
Langs de Oldemeijerweg (tussen de Grote Beltenweg en Rheezerweg) zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig. Dit is gezien het verzamelende/verbindende karakter en de wegbreedte van de Oldemeijerweg wel gewenst. Op de overige wegen met een verzamelende en ontsluitende functie zijn vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig.

12.2. Objectieve onveiligheid

Behoudens op de Hardenbergerweg zijn er in het buitengebied rondom Rheeze, Diffelen, Brucht en Oud Bergentheim geen specifieke locaties waar structureel meerdere ongevallen gebeuren. De ongevallen die gebeuren lijken incidenteel en leiden daarmee niet direct tot aandachtspunten voor de inrichting van de wegen.



Figuur 29: Alle ongevallen 2016 – 2020



Figuur 30: Gevaarlijke locaties

Op de Hardenbergerweg zijn er op verschillende locaties meerdere ongevallen gebeurd. Een eerste analyse van de ongevallen laat zien dat mogelijke oorzaken op de kruispunten te maken hebben met een combinatie van snelheid van het autoverkeer, het onvoldoende zicht hebben op het verkeer en daarmee de opvallendheid/zichtbaarheid van de kruispunten. De oorzaken van de ongevallen op wegvakniveau lijken divers van aard.

12.3. Gevaarlijke punten

Er zijn enkele locaties die gevaarlijk worden gevonden. In Rheeze wordt vooral de snelheid van het (doorgaande) verkeer als gevaarlijk ervaren. Opvallende locaties die gevaarlijk worden gevonden zijn de 'oversteken' over de N36. Hier lopen verschillende recreatieve routes. Oversteken over de N36 zijn hier formeel niet toegestaan, maar worden wel vaak gemaakt.

12.4. Verhoogd risico op onveiligheid

Op de Rheezerweg is vooral de snelheid van het autoverkeer een aandachtspunt in sturen op risico's. Ditzelfde geldt ook voor de Hardenbergerweg, maar hierbij vormt het rijden van het landbouwverkeer op de rijbaan ook een potentieel risico. Een aandachtspunt is verder de zichtbaarheid/opvallendheid van de aansluitingen van zijwegen op de Hardenbergerweg.

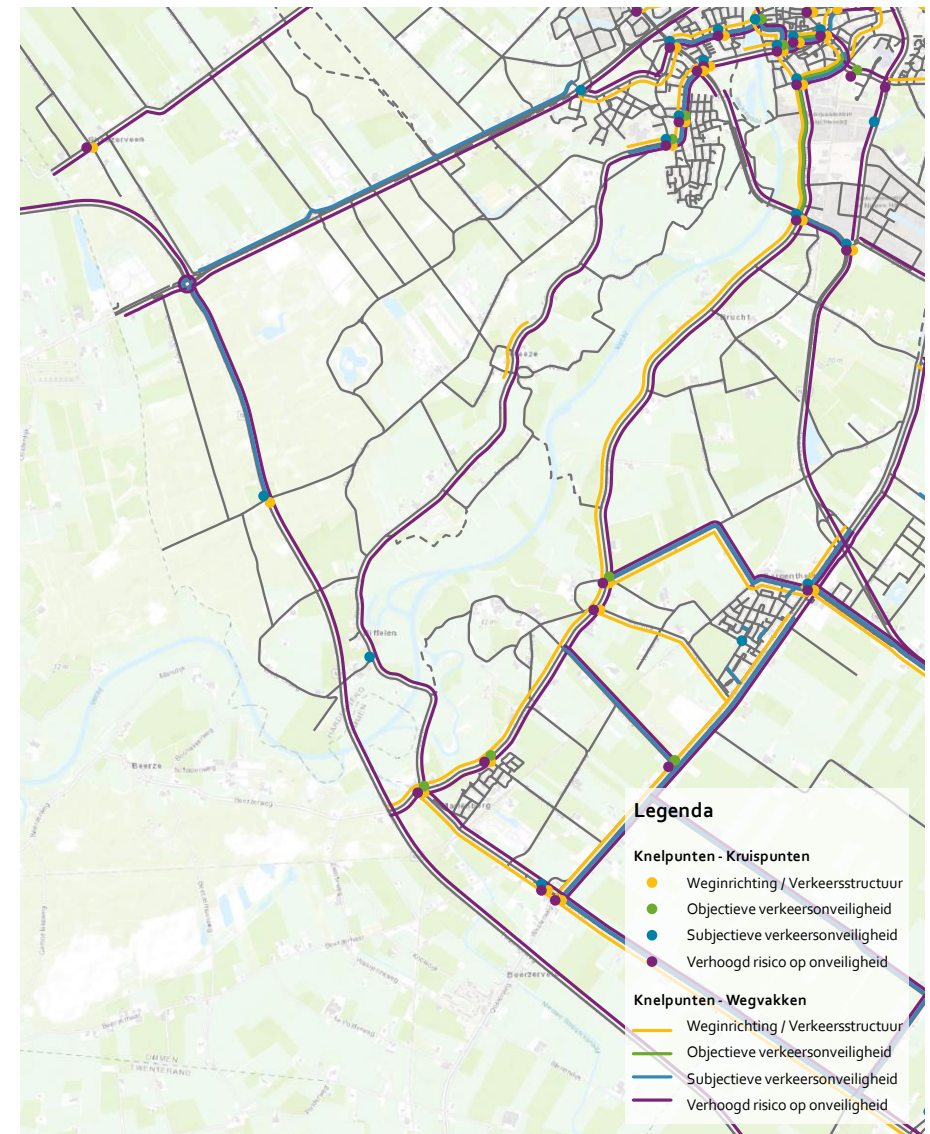
12.5. Maatregelenpakket

■ Wat doen we al?

Er zijn op dit moment geen specifieke verkeersprojecten in uitvoering of voorbereiding.

■ 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 met de voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen. Deze voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen worden in het ontwerpproces verder uitgewerkt.



13. Collendoorn | Collendoornerveen | Rheezerveen

13.1. Verkeersstructuur en weginrichting

Rheezerveen | Heemserveen

Het gebied rondom Rheezerveen is een uitgestrekt gebied met wegen met lange rechtstanden. Er zijn geen wegen die een specifiek verzamelende of verbindende functie hebben. Wel kan in de omgeving van de kern Rheezerveen meer aansluiting worden gezocht bij het dorps karakter.

Collendoorn | Collendoornerveen

Er zijn verscheidende wegen door Collendoorn en Collendoornerveen die worden gebruikt als verbinding naar Hardenberg. In de verbinding tussen Lutten en Hardenberg willen wij meer prioriteit leggen op de route via de Middenweg. Venneweg behoort in onze visie geen verbindende functie voor het autoverkeer te hebben, maar juist wel voor het fietsverkeer.

Voor de Collendoornerdijk en Eugenboersdijk geldt dat deze ook in de toekomst een rol zullen vervullen in de ontsluiting van Marslanden. Voor de wegen geldt dat verder onderzocht moet worden welke verkeersmaatregelen op deze wegen wenselijk zijn.

■ Fietsnetwerk

Het is wenselijk dat de fietsroute Slagharen – Hardenberg aansluit op de nieuwe fietsstructuur in Marslanden. De route Middenweg – Venneweg – Plaggemarschweg kan worden vormgegeven als aantrekkelijke route. Belangrijk hierbij is dat op de Venneweg maatregelen worden getroffen om het autoverkeer meer te sturen naar de N343.

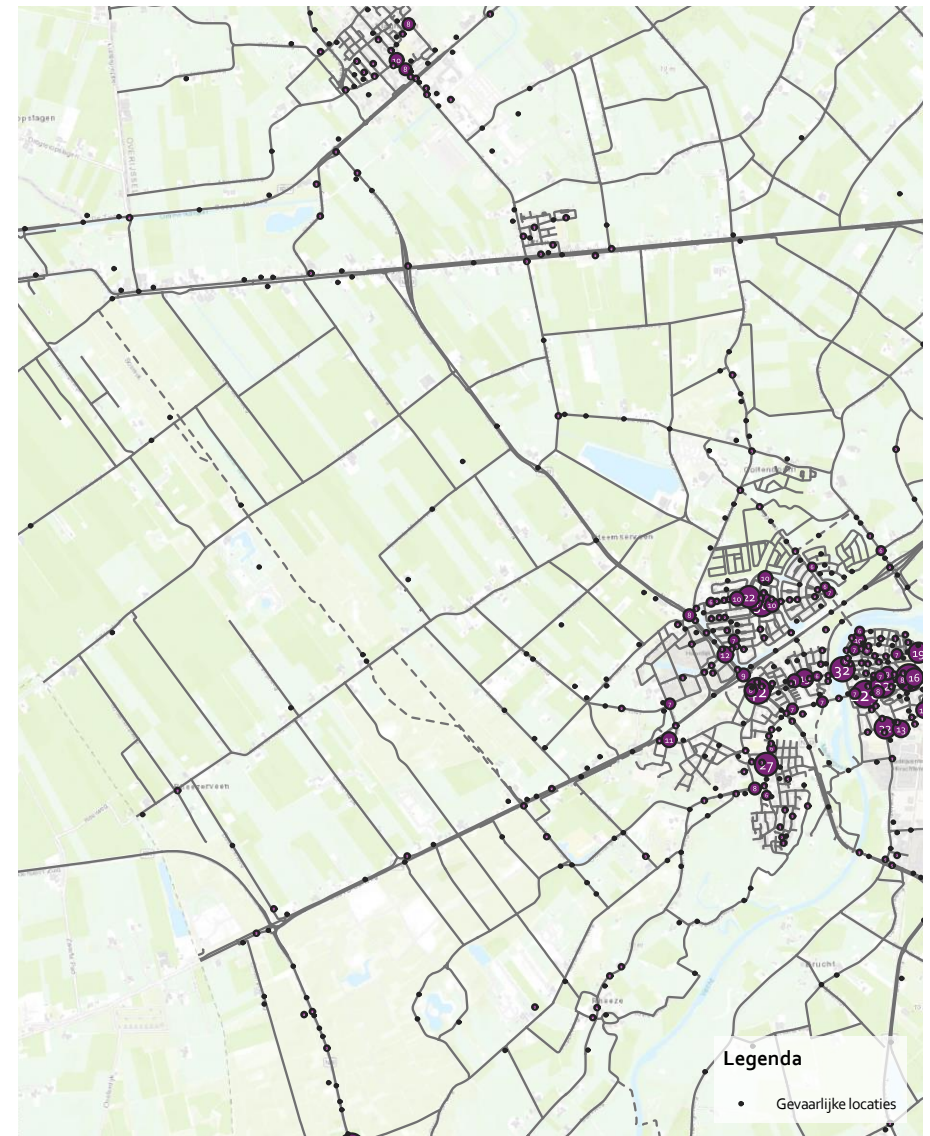
De Kerkdijk maakt onderdeel uit van het fietsnetwerk. Hier zijn in de huidige situatie geen fietsvoorzieningen aanwezig. Het is wenselijk om hier fietsstroken te realiseren. Voor het vervolg van de route richting Hardenberg, via de Collendoornerdijk, moet specifiek worden gekeken naar de aansluiting op de fietsstructuur in Marslanden.

13.2. Objectieve onveiligheid

Op het kruispunt N343 – Middenweg zijn meerdere ongevallen gebeurd. Op deze locatie lijkt in eerste instantie de snelheid van het autoverkeer en daarbij vooral het inschatten van deze snelheid aanleiding geweest tot het ontstaan van de ongevallen. Mogelijk kan een oplossing worden gezocht in het verlagen van de snelheid of het verbeteren van de oversteek in twee etappes. Verder zijn er geen specifieke locaties waar structureel meerdere ongevallen gebeuren.



Figuur 31: Alle ongevallen 2016 – 2020



Figuur 32: Gevaarlijke locaties

13.3. Gevaarlijke punten

Er zijn enkele locaties die gevaarlijk worden gevonden. Op de Collendoornerdijk/De Kerkdijk wordt vooral de snelheid van het verkeer als gevaarlijk ervaren.

13.4. Verhoogd risico op onveiligheid

De snelheid van het autoverkeer is vooral op de Collendoornerdijk, De Kerkdijk, Rheezeveenseweg, Elfde Wijk een belangrijk issue. Verder is in de huidige situatie de positie van de fietsers ten opzichte van het autoverkeer een aandachtspunt.

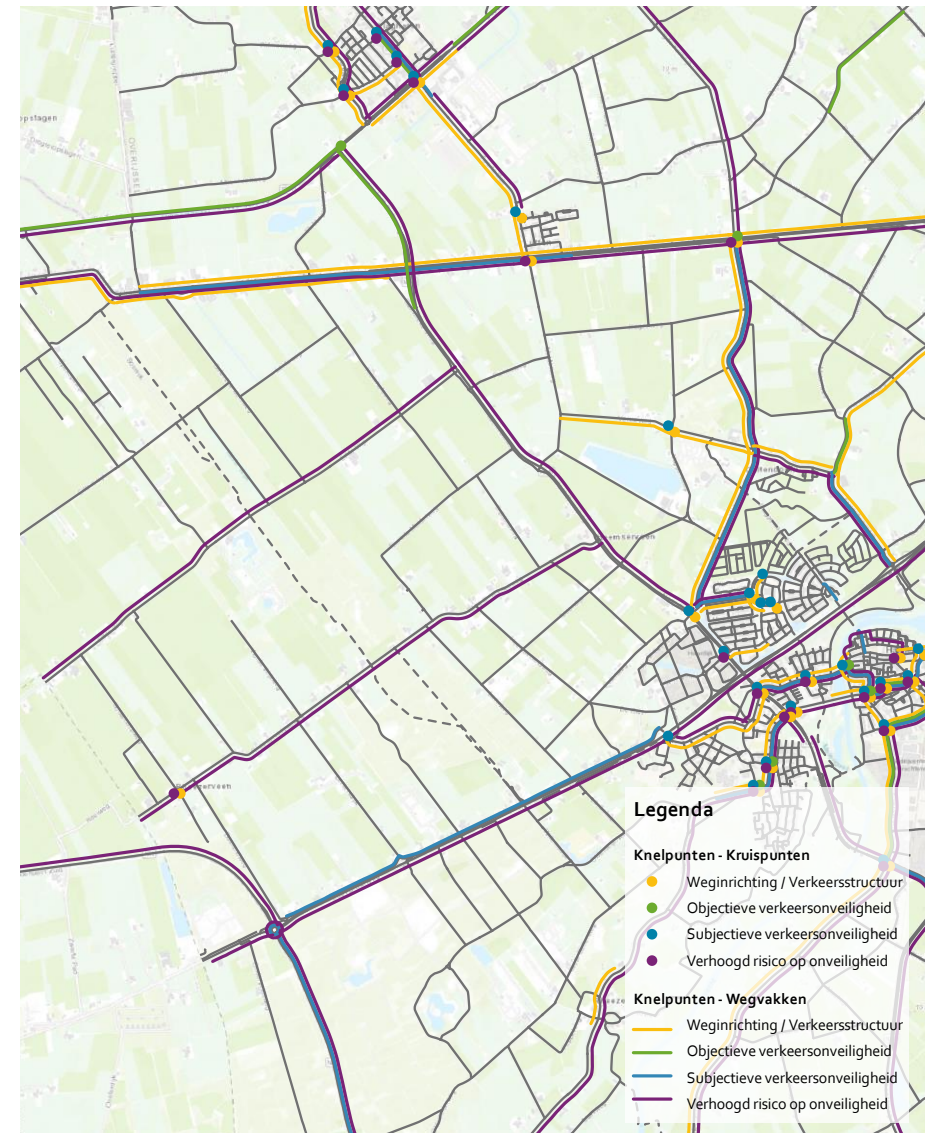
13.5. Maatregelenpakket

■ Wat doen we al?

In de ontwikkeling van Marslanden zijn we de ontsluitingsstructuur verder aan het uitwerken. Hierbij zullen de Collendoornerdijk en de Eugenboersdijk ook een meer ontsluitende functie krijgen. Belangrijk is om in het vervolgproces te bepalen welke maatregelen waar nodig zijn en welke structuren waar op elkaar aansluiten.

■ Wat gaan we doen?

We willen vooral ook de fietsroute tussen Slagharen en Hardenberg beter vorm gaan geven. Dit willen we doen door het verkeer meer en directer te sturen naar de hoofdwegenstructuur waardoor bijvoorbeeld op de Venneweg een aantrekkelijke fietsroute kan worden gerealiseerd.



14. De Gouden Ploeg | Kloosterhaar | Mariënberg | Sibculo

14.1. Verkeersstructuur en weginrichting

Kloosterhaar

De verkeersstructuur in Kloosterhaar is gericht op de N341 en de N343. Ten opzichte van de huidige situatie zullen er weinig wijzigingen plaatsvinden. De verdere ontwikkeling van de woonwijk Meerstal zal worden ontsloten via de bestaande ontsluitingsstructuur. Voor de aansluiting op de N341 zien wij in de toekomst een meer dorpsse inrichting van dit tracé, waardoor ook de oversteekbaarheid beter zal worden.

Aandachtspunt is de vormgeving van het kruispunt Schoolstraat – Meerstal. Bij de verdere ontwikkeling van woonwijk de Meerstal moet hier aandacht aan worden besteed. De huidige situatie is niet logisch vormgegeven.

De Dorpsstraat ten oosten van de N343 heeft in de huidige situatie een inrichting die niet bij de functie van de weg past. Wij willen deze weg graag herinrichten met een meer dorps karakter. Wel is het gebruik door vrachtverkeer een aandachtspunt. Dit gezien de ligging van de zandwinningslocaties.

Mariënberg

De Kloosterdijk/Nieuweweg vormt de belangrijkste ontsluiting voor Mariënberg, het bedrijventerrein Kloosterdijk en het treinstation. De inrichting van deze weg sluit echter niet overal aan bij de omgeving en is niet consistent vormgegeven op basis van de wenselijke inrichtingskenmerken.

Sibculo

De Kloosterdijk is buiten de bebouwde kom een lange rechtstand over een lengte van ruim 4 kilometer.

■ Fietsnetwerk

Mariënberg

We vinden het belangrijk om een goede en comfortabele fietsroute te realiseren tussen Mariënberg, bedrijventerrein Kloosterdijk en Sibculo. Op delen van deze route is al een vrijliggend fietspad aanwezig. Echter tussen bedrijventerrein Kloosterdijk en Mariënberg moeten fietsers de weg oversteken en is het vervolg van de route niet consistent.

Sibculo

Op de Kloosterdijk zijn in de huidige situatie fietsstroken aangebracht. Gezien de functie van de weg, de snelheid van het verkeer en de combinatie van landbouwverkeer is het wenselijk om een vrijliggend fietspad te realiseren. De (on)mogelijkheden hiervan moeten in het verdere projectproces verder worden onderzocht.

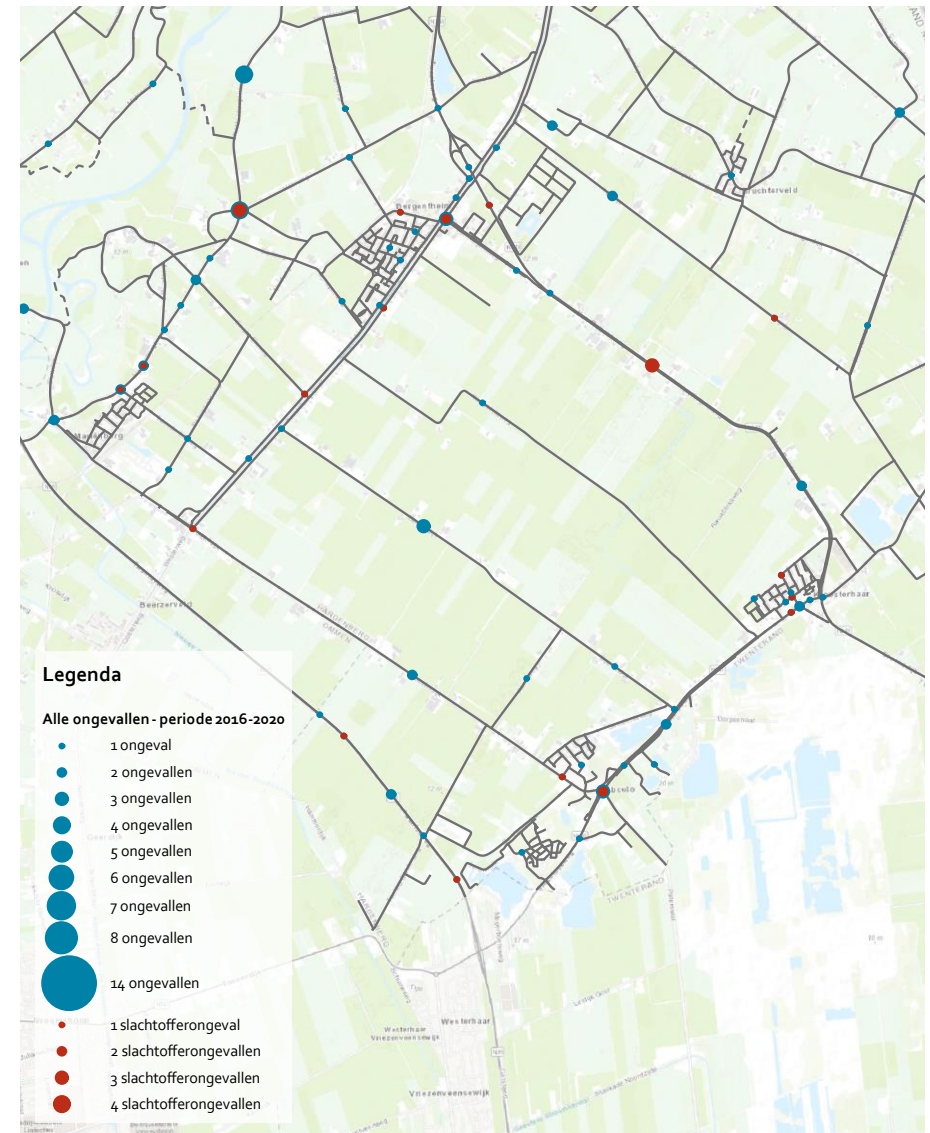
De Gouden Ploeg

We willen de Kanaalweg West meer inrichten voor fietsers (bijvoorbeeld een fietsstraat). Hiermee kunnen we aan de westzijde van het kanaal Almelo – De Haandrik een eenduidige fietsverbinding creëren. De Kanaalweg Oost zal dan meer als ‘autoroute’ moeten dienen. Dit betekent overigens dat de Kanaalweg Oost gewoon een 60 km/uur weg blijft met eventueel aanvullende snelheidsremmende maatregelen.

14.2. Objectieve onveiligheid

Er zijn geen specifieke locaties waar structureel meerdere ongevallen gebeuren. In Kloosterhaar valt op dat er meerdere ongevallen gebeuren op de N341. Deze ongevallen vinden plaats op het kruispunt met de Kerkstraat, maar ook op het wegvakniveau.

De overige ongevallen vinden verspreid plaats. De ongevallen die gebeuren lijken incidenteel en leiden daarmee niet direct tot aandachtspunten voor de inrichting van de wegen.



Figuur 33: Alle ongevallen 2016 – 2020

14.3. Gevaarlijke punten

Kloosterhaar

De aansluitingen van de Schoolstraat en Kerkstraat op de N341 (Dorpsstraat) worden als gevaarlijke locaties genoemd. De drukte van het verkeer in combinatie met de snelheid van het verkeer wordt hier als knelpunt gezien.

Daarnaast wordt de parallelweg langs de N343 gevaarlijk gevonden. De snelheid van het autoverkeer en de combinatie van landbouwverkeer met fietsers worden als onveilig ervaren.

Mariënberg

In Mariënberg worden de aansluitingen met de Hardenbergerweg enkele keren genoemd als gevaarlijke locaties. Ook de verkeerssituatie rondom het Kanaal Almelo – De Haandrak wordt enkele keren genoemd als onoverzichtelijk.

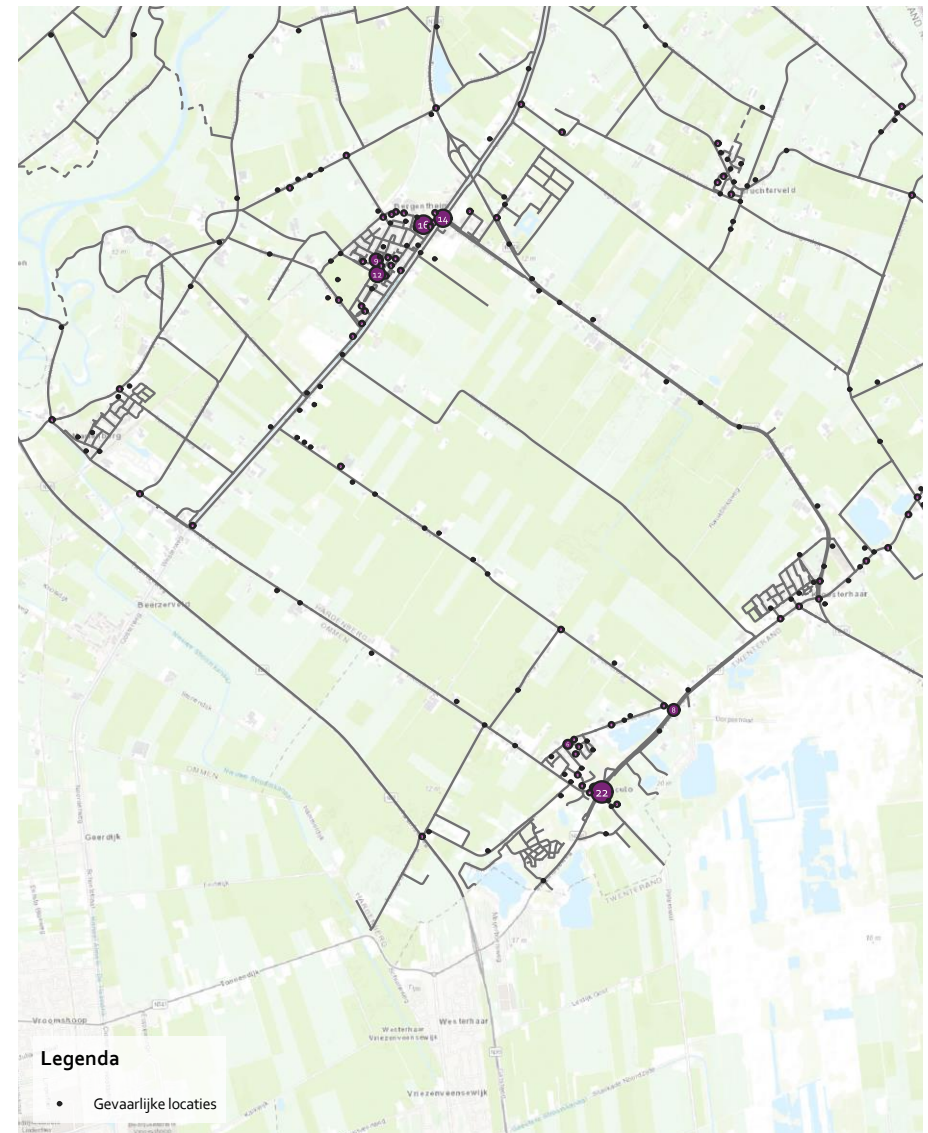
Er wordt veel belang gehecht aan een goede en veilige fietsvoorziening langs de Kloosterdijk en dan vooral in verbinding met het sportcomplex aan de Westerweg.

Sibculo

Het kruispunt N341 – Kloosterdijk wordt door veel inwoners en gebruikers gevaarlijk gevonden. Hier ontstaan vaak gevaarlijke situaties. Ook de aansluiting van de Boerendijk op de N341 vraagt volgens inwoners aandacht.

De Gouden Ploeg

De wegen in het buitengebied zijn lang en recht. De snelheid van het verkeer is daarom een belangrijk aandachtspunt volgens inwoners.



14.4. Verhoogd risico op onveiligheid

Het risico op onveilige situaties ligt ook in dit buitengebied bij de snelheden van het autoverkeer. Dit is vooral het gevolg van de lange rechtstanden en het vaak voldoende zicht hebben.

Op de fietsroutes langs de Kloosterdijk en de parallelweg van de N341 zorgt de menging van landbouwverkeer met fietsverkeer voor een verhoogd risico op onveiligheid.

14.5. Maatregelenpakket

■ Wat doen we al?

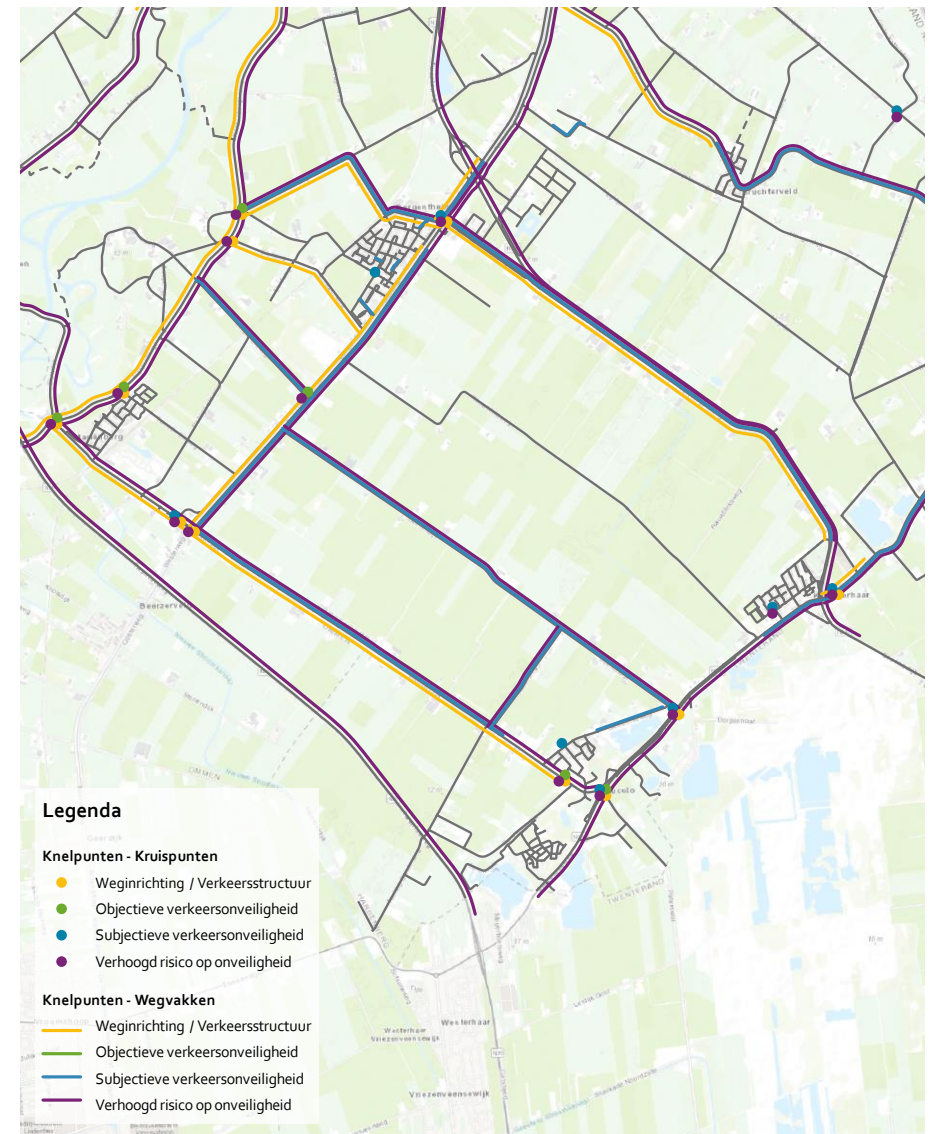
Er zijn op dit moment geen specifieke verkeersprojecten in uitvoering of voorbereiding.

■ Wat gaan we doen?

In de volgende figuur zijn de knelpunten op de verschillende locaties weergegeven. Dit zijn de locaties waar maatregelen gewenst zijn. In de bijlage is een volledige lijst opgenomen met de betreffende locaties en de voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen. Deze voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen worden in het ontwerpproces verder uitgewerkt. Hierna beschrijven we nog enkele hoofdpunten die volgens ons specifieke aandacht verdienen.

We vinden het belangrijk dat de verkeersveiligheid op de parallelweg langs de N343 en op de Kloosterdijk voor fietsers wordt verbeterd. Deze lange rechte wegen zorgen in combinatie met de snelheid van het autoverkeer en de aanwezigheid van landbouwverkeer voor onveilige situaties. Deze verbindingen worden in het fietspadenplan verder onderzocht.

Daarnaast vinden we het belangrijk dat op routes (bijvoorbeeld op de Kloosterdijk) over de gehele lengte sprake is van een meer eenduidig wegbeeld.



Figuur 34: Knelpunten – locaties waar maatregelen wenselijk zijn

15. Prioritering projecten

In de gebiedsgerichte uitwerking, beschreven in de hoofdstukken 3 tot en met 14 hebben we de knelpunten op verschillende 'niveaus' beschreven. Deze 'knelpuntlocaties' zijn locaties waar we maatregelen willen treffen. Op in totaal ruim 280 locaties of wegvakken willen we maatregelen nemen om de verkeersstructuur of inrichting van de weg te veranderen of de verkeersveiligheid te verbeteren.

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

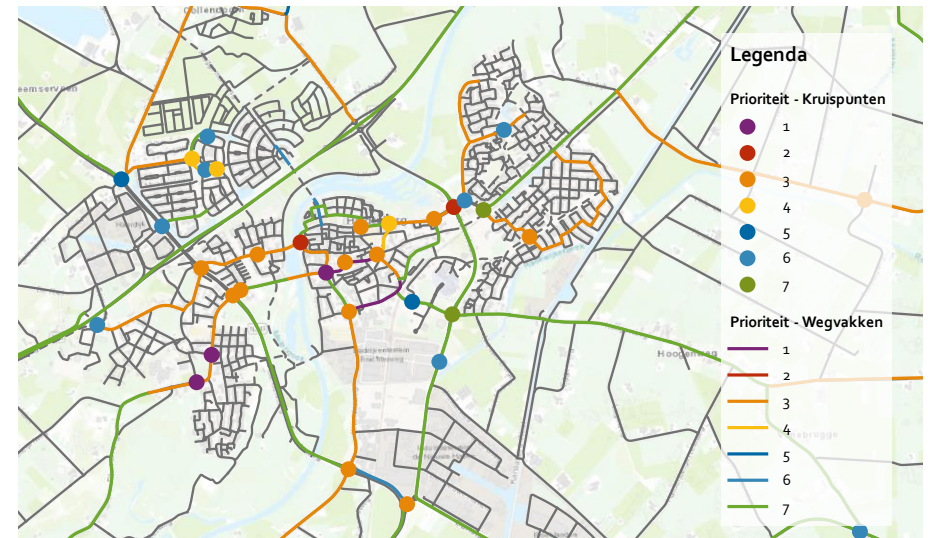
Locaties die knelpunten hebben op elk 'niveau' zijn prioritair. Een van de belangrijkste hoofddoelstellingen in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dus willen we de locaties waar én ongevallen gebeuren én die onze inwoners en gebruikers onveilig vinden 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.

	P r i o r i t e i t						
	1	2	3	4	5	6	Laag
Verkeersstructuur / Weginrichting <small>Zijn er maatregelen nodig in inrichting of structuur?</small>	●		●	●			
Objectief onveilig? <small>Gebeuren er daadwerkelijk ongevallen? Zijn er kwetsbare verkeersdeelnemers betrokken?</small>	●	●			●		
Subjectieve onveiligheid <small>Vinden gebruikers de locatie gevaarlijk? Vinden gebruikers deze locatie gevaarlijk voor kwetsbare verkeersdeelnemers?</small>	●	●		●		●	
Risicolocatie? <small>Is de kans op ongevallen op deze locatie groot, gezien vanuit het huidige gebruik?</small>	●		●				

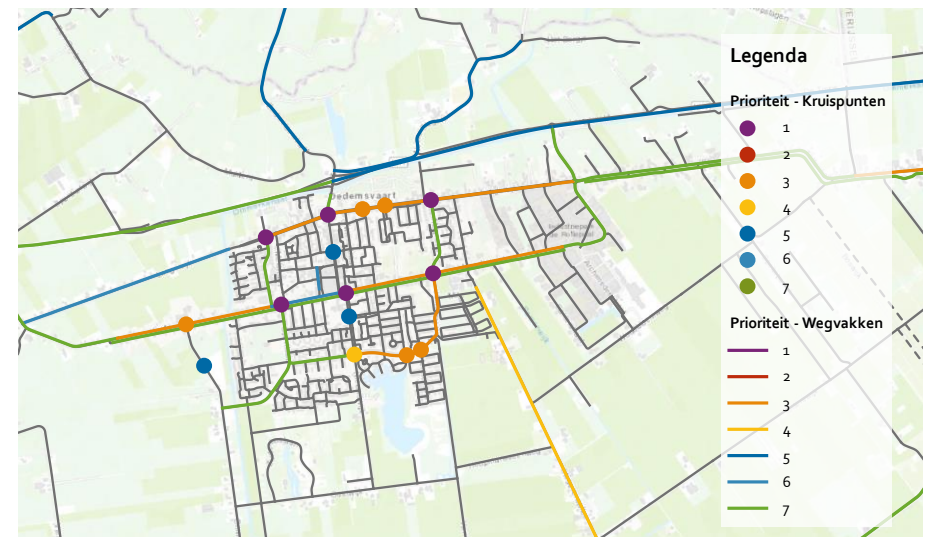
Figuur 35: Prioriteitenmatrix ten behoeve van het uitvoeringsprogramma

De hiervoor weergegeven prioritering vormt de basis voor het 2 jaarlijkse uitvoeringsprogramma. Elke twee jaar zal het uitvoeringsprogramma worden vastgesteld. Naast de prioriteitstelling verkeerskundig gebied zullen we ook 2 jaarlijks een analyse maken van de mogelijke koppelkansen met bijvoorbeeld wegonderhoud, ruimtelijke ontwikkelingen en subsidiemogelijkheden. Het uitvoeringsprogramma wordt daarom tweejaarlijks opnieuw opgesteld.

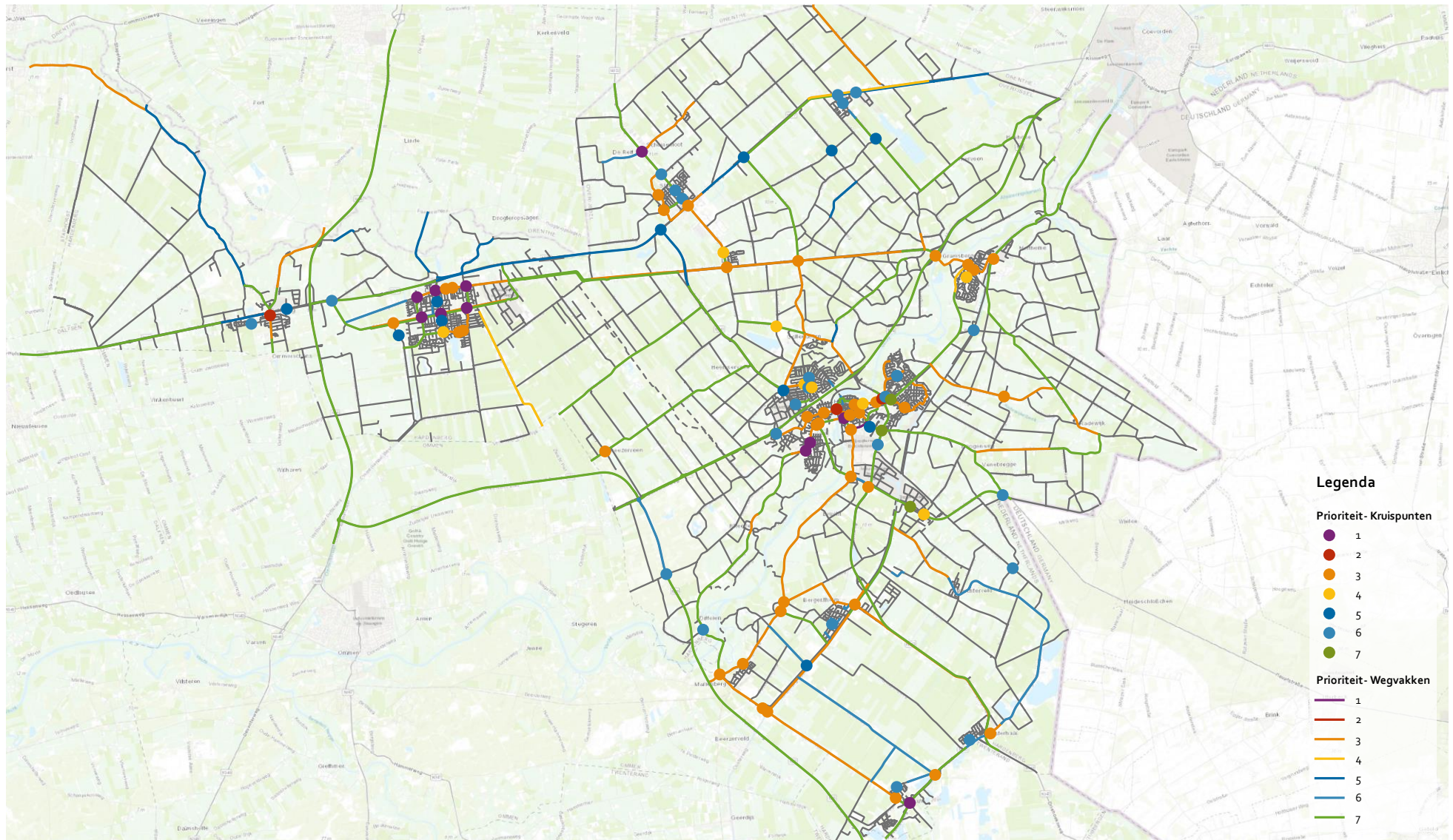
In de volgende figuren is de prioritering op kaart weergegeven.



Figuur 36: Prioriteiten projecten – Hardenberg



Figuur 37: Prioriteiten projecten – Dedemsvaart



Figuur 38: Prioriteiten – gemeente

Bijlage Projectenlijst (inclusief prioritering)

Projectenlijst

Kern	Bebouwde kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Weginrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op onveiligheid	Oplossingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
De Belt / Schuinesloot	Nee	Kruispunt	Hoogeveenseweg - Schuineslootweg - Herenstraat - Geert Michelsweg		●	●	●	●	Verlagen snelheid autoverkeer, verbeteren uitzicht, verbeteren positie fietsers	1
Dedemsvaart	Ja	Kruispunt	De Magnolia - Moerheimstraat - Mien Ruyslaan		●	●	●	●	Verbeteren duidelijkheid/herkenbaarheid kruispunt, verbeteren positie fietsers, verlagen snelheid autoverkeer	1
Dedemsvaart	Ja	Kruispunt	Hoofdvaart - Sportaan		●	●	●	●	Verduidelijken doorgaande verkeersstromen, aandacht voor snelheid autoverkeer en oversteekbaarheid	1
Dedemsvaart	Ja	Kruispunt	Langewijk - De Magnolia		●	●	●	●	Inrichting rotonde conform inrichtingseisen, fietser in de voorrang	1
Dedemsvaart	Ja	Kruispunt	Langewijk - Schuttevaer		●	●	●	●	Herinrichting, aandacht voor snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid	1
Dedemsvaart	Ja	Kruispunt	Moerheimstraat - Nieuwewijk - Wisseling	Beide zijden van de Hoofdvaart	●	●	●	●	Verduidelijken doorgaande verkeersstromen, aandacht voor snelheids autoverkeer en oversteekbaarheid	1
Dedemsvaart	Ja	Kruispunt	Zuidwolderstraat - Langewijk - Julianastraat	Rotonde	●	●	●	●	Inrichting rotonde conform inrichtingseisen, fietser in de voorrang	1
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Europaweg - Bruchterweg - Witte de Withstraat		●	●	●	●	Vrijliggend fietspad om rotonde, fietsers in voorrang, aandacht voor route landbouwverkeer	1
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Rheezerweg - Frits de Zwerverlaan		●	●	●	●	Snelheidsremmende maatregel, verbeteren aansluitingen t.b.v. verschillende toegangen	1
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Rheezerweg - Rembrandtplein - Weidebuurt		●	●	●	●	Snelheidsremmende maatregel, verbeteren oversteekbaarheid, eenduidige inrichting aansluiting zijwegen	1
Hardenberg	Ja	Wegvak	Burgemeester Schuitemstraat	Tussen Jan Weitkamplaan en Bruchterweg	●	●	●	●	Aandacht voor positie fietsers, aandacht voor snelheid autoverkeer	1
Hardenberg	Ja	Wegvak	Stationsstraat	T.h.v. station	●	●	●	●	Aansluiten bij herinrichting stationsomgeving	1
Hardenberg	Ja	Wegvak	Witte de Withstraat	Tussen Stationsstraat en Bruchterweg	●	●	●	●	Inrichten als wijkontsluitingsweg, aandacht voor wegbreedte, verbeteren positie fietsers (verbreden fietsstroken), verbeteren oversteekbaarheid	1
Sibculo	Nee	Kruispunt	N341 - Kloosterdijk - Paterswal		●	●	●	●	Rotonde	1
Balkbrug	Ja	Kruispunt	Ommerweg - Molenweg			●	●		Herinrichting, samenhang met scholen en supermarkt	2
Hardenberg	Ja	Kruispunt	J.C. Kellerlaan - Gramsbergerweg - Parkweg			●	●	●	Verbeteren afwikkeling VRI, compacter vormgeven kruispunt (meer aansluiting met bebouwde kom)	2
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Oude Bosch - Voorstraat - Havenweg			●	●		Nadere analyse nodig	2
Slagharen	Ja	Wegvak	Herenstraat	Tussen Veenstraat en N377		●	●	●	Verbeteren inrichting erftoegangs (mede aan de hand van dorpsvisie)	2
Ane	Nee	Kruispunt	Op-/afritten N34 - De Vaart - Anerdijk		●		●	●	Verduidelijking weginrichting, verbeteren uitzicht, vrijliggend fietspad aan noordzijde	3
Ane	Ja	Wegvak	Anerveenseweg	Tussen bebouwde kom en Dedemsvaartseweg / De Vaart	●			●	Volledig inrichten als 30 km/uur weg	3
Ane	Nee	Wegvak	De Vaart / De Anerdijk	Tussen bebouwde komgrens Ane en Gramsbergen	●			●	Verduidelijken weginrichting, verbeteren uitzicht, vrijliggend fietspad aan noordzijde	3
Ane / Lutten	Nee	Wegvak	Anerweg / Dedemsvaartseweg	Tussen bebouwde komgrens Ane en Lutten	●			●	Verbeteren inrichting overeenkomstig weg categorisering (80 km/uur)	3

Kern	Bebouwde kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Weginrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op onveiligheid	Oplossingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Balkbrug	Ja	Wegvak	Ommerweg	Tussen Molenweg en bebouwde komgrens	●			●	Verbeteren inrichting wijkontsluitingsweg, verbeteren aansluiting fietspad, verbeteren fietsstroken	3
Balkbrug	Nee	Wegvak	Groot Oever	Tussen Groot Oever en gemeentegrens	●			●	Wens voor vrijliggend fietspad	3
Balkbrug	Nee	Wegvak	Hoogeveenseweg	Tussen bebouwde komgrens en gemeentegrens	●	●		●	Verbeteren inrichting 60 km/uur, aanleg vrijliggend fietspad	3
Bergentheim	Ja	Kruispunt	Kanaalweg West - Kanaalweg Oost - Van Roijenweg - Stationsweg		●		●	●	Herinrichting, verbeteren uitzicht, verduidelijken gewenste verkeersstromen	3
Bergentheim	Nee	Kruispunt	Hardenbergerweg - Slotweg		●			●	Verbeteren aansluiting, aandacht voor snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid (i.r.t. ontsluiting Möllincksvaart)	3
Bergentheim	Ja	Wegvak	Kanaalweg West	Tussen N343 en bebouwde komgrens	●		●	●	Verbeteren voorzieningen fietsers (vrijliggend fietspad)	3
Bergentheim	Ja	Wegvak	Stationsweg	Tussen spoorlijn en Kanaalweg West	●		●	●	Weginrichting beter aan laten sluiten bij 30 km/uur	3
Bergentheim	Ja	Wegvak	Van Rooijensweg	Tussen Kanaalweg Oost en bebouwde komgrens	●		●	●	Inrichting aan laten sluiten bij wijkontsluitingsweg, aandacht voor positie fietsers, aandacht voor snelheid autoverkeer,	3
Bergentheim	Nee	Wegvak	Kanaalweg Oost	Tussen bebouwde komgrens Bergentheim en Kloosterdijk	●		●	●	Verbeteren inrichting 60 km/uur (vb. snelheidsremmende maatregelen). Prioriteit gemotoriseerd verkeer	3
Bergentheim	Ja	Wegvak	Kanaalweg-west	Tussen bebouwde komgrens en Van Rooijensweg	●		●	●	Snelheidsremmende maatregelen, onderzoek naar vrijliggend fietspad	3
Bergentheim / Brucht	Nee	Wegvak	Haarweg / Fliersdijk	Tussen Hardenbergerweg en bebouwde komgrens Bergentheim	●		●	●	Aanbrengen fietsstroken, aandacht voor snelheid autoverkeer	3
Bergentheim / Kloosterhaar	Nee	Wegvak	Van Rooijensweg (parallelweg N343)	Tussen bebouwde komgrens Bergentheim en Kloosterhaar	●		●	●	Aandacht voor combinatie fietsers en landbouwverkeer (vrijliggend fietspad), aandacht voor snelheid autoverkeer	3
Brucht / Marienberg	Nee	Wegvak	Hardenbergerweg	Tussen N343 en N36	●			●	Inrichting meer aan laten sluiten bij gebiedsontsluitingsweg	3
Brucht / Oud Bergentheim	Nee	Kruispunt	Hardenbergerweg - Haarweg		●	●		●	Verbeteren aansluiting, nadere analyse in relatie met ontsluiting Bergentheim via Slotweg	3
Bruchterveld	Nee	Wegvak	Broekdijk	Tussen Kanaalweg Oost en bebouwde komgrens Bruchterveld	●			●	Verbeter inrichting 60 km/uur, aandacht voor snelheid autoverkeer, aandacht voor positie fietsers	3
Collendoorn	Nee	Wegvak	Collendoornerdijk	Tussen Venneweg en Van Uterwyckallee	●		●	●	Beter inrichten als 60 km/uur, snelheidsremmende maatregelen, aanleg vrijliggend fietspad	3
Collendoorn	Nee	Wegvak	De Kerkdijk	Tussen Anerweg en Venneweg	●		●	●	Aanbrengen snelheidsremmende maatregelen, fietsstroken	3
Collendoorn	Nee	Wegvak	Eugenboersdijk	Tussen Havezateweg en N34	●		●	●	Aanbrengen fietsstroken, realisatie snelheidsremmende maatregelen	3
Collendoorn	Nee	Wegvak	Havezateweg	Tussen Collendoornerdijk / De Kerkdijk en Eugenboersdijk	●			●	Aanbrengen snelheidsremmende maatregelen, fietsstroken	3
De Krim	Nee	Wegvak	Nieuwlandseweg	Tussen gemeentegrens en N377	●			●	Aanbrengen snelheidsremmende maatregelen, fietsstroken	3
Dedemsvaart	Ja	Kruispunt	Hoofdvaart - Ommerkanaal		●	●		●	Verlagen snelheid op kruispunt, verbeteren oversteekbaarheid	3
Dedemsvaart	Ja	Kruispunt	Langewijk - Asterstraat		●	●	●	●	Inrichten als gebiedsontsluitingsweg A, verbeteren aansluiting, verbeteren oversteekbaarheid	3
Dedemsvaart	Ja	Kruispunt	Langewijk - Rozenheim	i.c.m. aansluiting tankstation	●		●	●	Inrichten als gebiedsontsluitingsweg A, verbeteren aansluiting, verbeteren oversteekbaarheid	3
Dedemsvaart	Ja	Kruispunt	Mien Ruyslaan	t.h.v. Zaaimansakker	●		●	●	Aanleg fietsbrug	3
Dedemsvaart	Ja	Kruispunt	Mien Ruyslaan - Kotermeerstal		●		●	●	Eenduidige inrichting zijwegen, verduidelijken voorrangssituatie fietsers	3
Dedemsvaart	Ja	Wegvak	Hoofdvaart	Tussen Schuitevaer en bebouwde komgrens	●	●		●	Inrichten als gebiedsontsluitingsweg B	3

Kern	Bebouwde kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Weginrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op onveiligheid	Oplossingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Dedemsvaart	Ja	Wegvak	Hoofdvaart	Tussen Schuitemaer en bebouwde komgrens	●			●	Inrichten als gebiedsontsluitingsweg B	3
Dedemsvaart	Ja	Wegvak	Langewijk	Tussen Industriereweg/Rollepaal en Schuitemaer	●	●		●	Inrichten als gebiedsontsluitingsweg A	3
Dedemsvaart	Ja	Wegvak	Mien Ruyslaan	Tussen Jonkerswijk en Nieuwewijk	●		●	●	Verbeteren inrichting als wijkontsluitingsweg, aandacht voor snelheid autoverkeer	3
Dedemsvaart	Ja	Wegvak	Mien Ruyslaan	Tussen Moerheimstraat en Jonkerswijk	●			●	Verbeteren inrichting wijkontsluitingsweg	3
Dedemsvaart	Ja	Wegvak	Moerheimstraat	Tussen Archimedesstraat en De Magnolia	●			●	Inrichten als wijkontsluitingsweg	3
Dedemsvaart	Ja	Wegvak	Moerheimstraat	Tussen Mien Ruyslaan en Nieuwewijk	●		●	●	Verbeteren inrichting ertoeegangsweg, aandacht voor snelheid autoverkeer, aandacht voor positie fietsers	3
Dedemsvaart / Lutten	Ja	Wegvak	Tottenhamstraat / Dedemsvaartseweg-Noord	Tussen N343 en Woudbloemweg	●		●	●	Verbeteren inrichting wijkontsluitingsweg, aandacht voor positie fietsers	3
Gramsbergen	Ja	Kruispunt	Coevorderweg - Hoge Holt - Kanaaldijk - De Oostermaat	T.h.v. brug	●		●	●	Herinrichting, verduidelijken situatie voor verschillende verkeersstromen, aandacht voor voorrangssituatie	3
Gramsbergen	Ja	Kruispunt	De Anerdijk - Voorstraat - De Oostermaat - De Esch		●	●	●		Herinrichting, verkleinen kruispunt, aandacht voor overgang naar vrijliggend fietspad, aandacht voor voorrangssituatie	3
Gramsbergen	Ja	Kruispunt	De Oostermaat - De Hoge Esch		●		●	●	Herinrichting, verbeteren voorrangssituatie fietsers (nadere onderzoek nodig, vb. fietsrotonde)	3
Gramsbergen	Ja	Wegvak	De Anerdijk	Tussen De Esch en bebouwde komgrens	●			●	Verbeteren inrichting wijkontsluitingsweg, verbeteren fietspad	3
Gramsbergen	Ja	Wegvak	De Oostermaat	Tussen De Esch / Voorstraat en Coevorderweg / Kanaaldijk	●		●	●	Inrichting aan laten sluiten bij wegcategorie, aandacht voor positie fietsers, aandacht voor snelheid autoverkeer	3
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Bruchterweg - Burgemeester Schuitestraat		●		●	●	Herinrichting rotonde, aandacht voor positie fietsers, aandacht voor landbouwverkeer	3
Hardenberg	Ja	Kruispunt	De Brink	t.h.v. bakkerij	●		●	●	Maatregelen t.b.v. snelheid, positie fietsers, parkeren	3
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Floralaan - Oude Beekpad		●		●	●	aandacht voor zichtbaarheid fietsers	3
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Haardijk - Europaweg - Rheezerweg		●			●	Nadere analyse nodig	3
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Haardijk - Hessenweg - Scholtensdijk		●		●	●	Verbeteren oversteekbaarheid fietsers (ongelijkvloerse oversteek), meer duidelijkere inrichting	3
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Parkweg - Lage Gaardenstraat		●		●	●	Aandacht voor snelheid autoverkeer, compactere vormgeven kruispunt (risico op afdekongevallen), aandacht voor positie fietsers	3
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Parkweg - Sportlaan - Burgemeester Bramestraat		●			●	Vrijliggend fietspad om rotonde, fietsers in voorrang	3
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Spaanskamp - Europaweg		●		●	●	Nadere analyse nodig (verduidelijken verkeerssituatie)	3
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Witte de Withstraat		●		●	●	Aandacht voor snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid	3
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Witte de Withstraat - Stationsstraat - Nijenstede		●		●	●	Aandacht voor snelheid autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid	3
Hardenberg	Nee	Kruispunt	J.C. Kellerlaan - Twenteweg (parallelweg)		●		●	●	Verbeteren oversteekbaarheid fietsers (nader onderzoek nodig, vb. ongelijkvloerse oversteek)	3
Hardenberg	Nee	Kruispunt	N343 - Bruchterweg - Hardenbergerweg		●		●	●	Verbeteren oversteekbaarheid fietsers, aandacht voor aanrijnsnelheid autoverkeer	3
Hardenberg	Ja	Wegvak	Doctor Albert Schweitzerlaan	Tussen Geugiesdijk en Henri Dunantlaan	●			●	Aanbrengen fietsstroken, evt. aanvullend snelheidsremmende maatregelen	3
Hardenberg	Ja	Wegvak	Floralaan	Tussen Gramsbergerweg en Oude Beekpad	●			●	Verbeteren inrichting ertoeegangsweg A, snelheidsremmende maatregelen	3

Kern	Bebouwde kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Weginrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op onveiligheid	Oplossingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Hardenberg	Ja	Wegvak	Bruchterweg	Tussen Burgemeester Schuitemstraat en Vechtstraat	●	●		●	Verbeteren inrichting als gebiedsontsluitingsweg, aanleg vrijliggende fietspaden	3
Hardenberg	Ja	Wegvak	Bruchterweg	Tussen Vechtstraat en N343	●	●		●	Verbeteren essentiële herkenbaarheidskenmerken, meer aandacht voor ligging binnen de bebouwde kom	3
Hardenberg	Ja	Wegvak	Doctor Albert Schweitzerlaan / Henri Dunantlaan	Tussen Bovenmaat en Gramsbergerweg	●		●	●	Verbeteren inrichting als wijkontsluitingsweg, verbeteren aansluitingen fietspaden en oversteekbaarheid	3
Hardenberg	Ja	Wegvak	Europaweg	Tussen Bruchterweg en burg over Vecht	●			●	Realiseren vrijliggende fietspaden	3
Hardenberg	Ja	Wegvak	Floralaan	Tussen Oude Beekpad en Waterlei	●		●	●	Verbeteren inrichting ertoegangsweg A, snelheidsremmende maatregelen	3
Hardenberg	Ja	Wegvak	Floralaan	Tussen Gramsbergerweg en Waterlelie	●			●	Verbeteren inrichting ertoegangsweg A, snelheidsremmende maatregelen	3
Hardenberg	Ja	Wegvak	Hessenweg / De Brink / Voorstraat	Tussen Oude Bosch en Haardijk	●		●	●	Snelfietsroute (inrichten als fietsstraat), doorgaand verkeer beperken, nader onderzoek nodig	3
Hardenberg	Ja	Wegvak	Lage Doelen / Oude Bosch	Tussen Voorstraat en Europaweg	●		●	●	Verbeteren inrichting conform ertoegangsweg A, snelheidsremmende maatregelen	3
Hardenberg	Ja	Wegvak	Parkweg	Tussen J.C. Kellerlaan en Nijenstede	●			●	Verbeteren essentiële herkenbaarheidskenmerken, aanleg vrijliggende fietspaden, aandacht voor parkeersituatie	3
Hardenberg	Ja	Wegvak	Rheezerweg	Tussen Haardijk en bebouwde komgrens	●		●	●	Inrichting beter laten aansluiting bij functie, aandacht voor snelheid auto verkeer, aandacht voor positie fietsers	3
Hardenberg	Ja	Wegvak	Stationsstraat	Tussen Witte de Withstraat en Lage Gaardenstraat	●			●	Verbreiden fietsstroken, evt. aanvullend snelheidsremmende maatregelen	3
Hardenberg	Ja	Wegvak	Van Uterwyckallee	Tussen Ervenweg en Collendoornerdijk	●	●		●	Inrichting meer aanlaten sluiten bij functie van de weg, aandacht voor positie fietsers	3
Hardenberg	Ja	Wegvak	Hessenweg / Scholtensdijk	Tussen Haardijk en Boshoeck	●			●	Snelfietsroute (inrichten als fietsstraat)	3
Hoogenweg	Nee	Kruispunt	Westeindigerdijk - Toeslaqweg		●		●	●	Snelheidsremmende maatregelen	3
Hoogenweg	Nee	Wegvak	Stobbenhaarweg	Tussen Mastbrugweg en Hoogenweg	●			●	Aanbrengen fietsstroken, snelheidsremmende maatregelen	3
Kloosterhaar	Ja	Kruispunt	Verlengde Broekdijk - Toegangsweg		●		●	●	Verbeteren oversteekvoorzieningen	3
Kloosterhaar	Ja	Wegvak	Broekdijk	Tussen bebouwde komgrens en N343	●		●	●	Inrichting beter aan laten sluiten bij wijkontsluitingsweg, aandacht voor positie fietsers, snelheidsremmende maatregelen, betere aansluiting bij bebouwde kom (visueel versmallen), aandacht voor vrachtverkeer	3
Loozen	Nee	Wegvak	Westeindigerdijk	Tussen Radewijkerweg en Hardenbergerweg	●			●	Aanbrengen fietsstroken, snelheidsremmende maatregelen	3
Lutten	Ja	Kruispunt	Zwarte Dijk - Anerweg - Middenweg - Dedemsvaartseweg-Noord		●			●	Aandacht voor snelheid autoverkeer, verduidelijking overgang vrijliggend fietspad zuidzijde, verkleinen kruispunt	3
Lutten	Nee	Kruispunt	Anerweg - Verlengde Kerkdijk - De Kerkdijk		●	●		●	Aandacht voor snelheid autoverkeer, nadere analyse naar wenselijke inrichting	3
Lutten	Ja	Wegvak	Anerweg / Dedemsvaartseweg	Tussen bebouwde komgrens (oost en west)	●		●	●	Inrichting beter aan laten sluiten bij dorp, aandacht voor snelheid autoverkeer	3
Lutten	Nee	Wegvak	Dedemsvaartseweg	Tussen bebouwde komgrenzen Lutten	●		●	●	Inrichting verduidelijken (meer onderscheid tussen bebouwde komgrenzen)	3
Lutten / Slagharen	Nee	Wegvak	Zwarte Dijk	Tussen bebouwde kom Lutten en Slagharen	●			●	Verbeteren inrichting 60 km/uur, aanbrengen snelheidsremmende maatregelen, aandacht voor wegbreedte	3

Kern	Bebouwde kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Weginrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op onveiligheid	Oplossingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Marienberg	Nee	Kruispunt	Hardenbergerweg - Nieuwegeweg - Stuwelijk		●	●		●	Herinrichting met snelheidsremmende werking autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid	3
Marienberg	Nee	Kruispunt	Hardenbergerweg - Tweede Elseweg		●	●		●	Herinrichting met snelheidsremmende werking autoverkeer, verbeteren oversteekbaarheid	3
Marienberg	Nee	Kruispunt	Kloosterdijk - Kanaalweg West		●		●	●	Verbeteren uitzicht, snelheidsremmende maatregelen	3
Marienberg	Nee	Kruispunt	Kloosterdijk - Kanaalweg West - Kanaalweg Oost - Oosterweg - Westerweg		●			●	Verduidelijken inrichting, aandacht voor snelheid autoverkeer, aandacht voor eenduidige voorrangssituatie, aandacht voor eenduiding structuur voor fietsers	3
Marienberg	Ja	Wegvak	Nieuwegeweg	Tussen Hardenbergerweg en bebouwde komgrens	●			●	Inrichting meer aan laten sluiten bij wegcategorie	3
Marienberg	Nee	Wegvak	Kloosterdijk	Tussen bebouwde komgrens Marienberg en Kanaaldijk Oost	●			●	Inrichting beter laten aansluiten bij wegcategorie, meer duidelijkheid/herkenbaarheid in wegbeeld	3
Marienberg / Sibculo	Nee	Wegvak	Kloosterdijk	Tussen Kaanweg Oost en bebouwde komgrens Sibculo	●		●	●	Inrichting beter aan laten sluiten bij wegcategorie, aandacht voor positie fietsers, aandacht voor snelheid autoverkeer, aandacht voor landbouwverkeer	3
Radewijk	Nee	Wegvak	Radewijkerweg	Tussen Radewijk en Stobbenhaarweg	●			●	Aanbrengen fietsstroken	3
Rheeze	Nee	Wegvak	Rheezeweg	Kern Duffelen	●			●	Aandacht voor snelheid autoverkeer, aandacht voor positie fietsers, inrichting aan laten sluiten bij karakteristieke kern	3
Rheezerveen	Nee	Kruispunt	Rheezerveeneweg - Bouwmansweg		●			●	Snelheidsremmende maatregelen, verduidelijken schoolomgeving	3
Schuinesloot	Ja	Wegvak	Schuineslootweg	Binnen de bebouwde kome	●		●	●	Snelheidsremmende maatregelen, verbreden fietsstroken	3
Sibculo	Ja	Wegvak	Kloosterdijk	Tussen bebouwde komgrens en Schoolstraat	●			●	Inrichting beter aan laten sluiten bij wijkontsluitingsweg, aandacht voor positie fietsers	3
Sibculo	Ja	Kruispunt	Kloosterdijk - Schoolstraat		●	●		●	Inrichting aan laten sluiten bij wijkontsluitingsweg (aan weerszijden kruispunt verschillende wegprofielen)	3
Sibculo	Nee	Kruispunt	N341 - Boerendijk		●		●	●	Aandacht voor snelheid autoverkeer op N341	3
Slagharen	Ja	Kruispunt	N377 - Herenstraat - Zwarte Dijk		●		●	●	Inrichting meer laten aansluiting bij de functie en het dorp, verbeteren positie fietsers	3
Slagharen	Nee	Kruispunt	Weverijweg - Prinses Irenelaan - Moeshoekweg		●		●	●	Verbeteren oversteekbaarheid, aandacht voor snelheid autoverkeer	3
Slagharen	Nee	Kruispunt	Weverijweg - Witmanweg		●		●	●	Verbeteren oversteekbaarheid, aandacht voor snelheid autoverkeer	3
Slagharen	Ja	Wegvak	N377	Binnen de bebouwde kom	●			●	Inrichting beter laten aansluiting bij de functie van de weg en binnen het dorp	3
Slagharen	Nee	Wegvak	Weverijweg	Tussen Herenstraat en N377	●			●	Verbeteren inrichting 60 km/uur	3
Collendoorn	Nee	Kruispunt	Luqgersweg - Venneweg		●		●		Nadere analyse nodig	4
De Krim	Ja	Wegvak	Parallelweg	Binnen de bebouwde kom	●		●		Inrichten als erftoegangsweg (verhardingstype, snelheidsremmende maatregelen), aantrekkelijker maken voor fietsers	4
Dedemsvaart	Ja	Kruispunt	Nieuwewijk - Mien Ruyslaan - Adelaarweg		●		●		Verduidelijken kruispunt, aandacht voor positie fietsers	4
Dedemsvaart	Nee	Wegvak	Stegerensallee	Tussen Woudbloemsweg en Zestiende Wijk	●		●		Verbeteren inrichting 60 km/uur, aandacht voor wegbreedte	4
Gramsbergen	Ja	Kruispunt	De Hoge Esch - Van Aeswijstraat		●		●		Verduidelijken verkeerssituatie (nu tijdelijke inrichting), aandacht voor voorrangssituatie	4

Kern	Bebouwde kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Weginrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op onveiligheid	Oplossingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Gramsbergen	Ja	Wegvak	Hardenbergerweg / De Esch	Tussen De Oostermaat / De Anerdijk en bebouwde komgrens	●			●	Verbeteren overgang bebouwde kom, binnen bebouwde kom inrichten volgens wijkontsluitingsweg, verbreden fietsstroken	4
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Duitslandweg - Zwedenweg		●		●		Fietsers in voorrang, aandacht voor aanrijnsnelheid autoverkeer	4
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Ervenweg - Erve Ruitminck		●		●		Snelheidsremmende maatregel, verduidelijken voorrangssituatie	4
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Parkweg - Nijstede		●		●		Vrijliggend fietspad om rotonde, fietsers in voorrang	4
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Van Uterwyckallee - Ervenweg		●		●		Snelheidsremmende maatregel, aandacht voor positie fietsers, verbeteren oversteekbaarheid, oversteekvoorzieningen voetgangers	4
Hardenberg	Ja	Wegvak	Ervenweg	Tussen Van Uterwijckallee en Erve Hamhuijs	●		●		Inrichten als wijkontsluitingsweg	4
Hardenberg	Ja	Wegvak	Nijstede	Tussen Parkweg en Stationsstraat	●		●		Inrichten als wijkontsluitingsweg, aandacht voor wegbreedte, verbeteren positie fietsers (verbreden fietsstroken), verbeteren oversteekbaarheid	4
Lutten Slagharen	Ja	Kruispunt	Zwarte Dijk	Overgang naar vrijliggend fietspad	●		●		Verbeteren overgang naar vrijliggend fietspad	4
Ane	Nee	Wegvak	Zwarte Dijk	Tussen N377 en bebouwde komgrens	●		●		Inrichten als wijk ontsluitingsweg, vrijliggend fietspad	4
Balkbrug	Nee	Wegvak	De Haarweg	Tussen De Korte Slagenweg en De Kuilenweg		●			Nadere analyse nodig	5
Balkbrug	Ja	Kruispunt	N377 (Coevorderweg) - ingang Friesland Campina			●			Ontsluiting via bedrijventerrein Katingerveld	5
Balkbrug	Ja	Wegvak	N377 (Zwolseweg)	Tussen onderdoorgang en bebouwde komgrens		●		●	Beter inrichting op basis van wegcategorie, 2x1 rijstrook	5
Balkbrug	Nee	Wegvak	Oud Avereest	Tussen bebouwde kom en gemeentegrens		●		●	Nadere analyse nodig (vb. snelheidsremmende maatregelen)	5
Collendoorn	Nee	Wegvak	Havezateweg	Tussen Engeland en Eugenboersdijk	●	●			Aanbrengen fietsstroken, realisatie snelheidsremmende maatregelen	5
De Gouden Ploeg	Nee	Kruispunt	Kanaalweg West - Eerste Elsweg			●		●	Snelheidsremmende maatregelen	5
De Krim	Nee	Kruispunt	Krimweg	T.h.v. kruispunt Lutteresweg		●		●	Snelheidsremmende maatregelen	5
De Krim	Nee	Kruispunt	Molenweg - Knappersveldweg			●			Snelheidsremmende maatregelen	5
De Krim	Ja	Wegvak	N377	Tussen Dommerswijk en Nieuwlandseweg		●		●	Verbeteren essentiële herkenbaarheidskenmerken, betere aansluiting bij bebouwde kom (visueel versmallen)	5
De Krim	Ja	Wegvak	N377	Tussen Nieuwlandseweg en Beukenlaan		●		●	Verbeteren essentiële herkenbaarheidskenmerken, betere aansluiting bij bebouwde kom (visueel versmallen)	5
De Krim	Nee	Wegvak	N377 - Hoofdweg	Tussen gemeentegrens en bebouwde komgrens		●		●	Aandacht voor snelheid autoverkeer (gedragsbeïnvloeding), aandacht voor snelheid t.p.v. aansluitingen zijwegen	5
Dedemsvaart	Ja	Kruispunt	Julianastraat - Prins Bernhardstraat - Gentiaanstraat				●		Nadere analyse nodig	5
Dedemsvaart	Ja	Kruispunt	Nieuwewijk - Bachplein				●		Nadere analyse nodig	5
Dedemsvaart	Nee	Kruispunt	Ommerkanaal - toegangsweg volkstuinten			●			Verbeteren uitzicht	5
Dedemsvaart	Nee	Wegvak	Den Oosterhuis			●			Nadere analyse nodig	5
Dedemsvaart	Nee	Wegvak	N377	Tussen Industrierweg en Zuidwolderstraat		●		●	Wens voor inrichting stroomweg 2x1	5
Dedemsvaart	Nee	Wegvak	N377	Tussen N343 en Industrierweg		●		●	Wens voor inrichting stroomweg 2x1/2x2	5
Dedemsvaart	Nee	Wegvak	Noord Stegeren / Het Bergje			●		●	Snelheidsremmende maatregelen, markering ter geleiding	5
Dedemsvaart	Nee	Wegvak	Zuidwolderstraat	Tussen gemeentegrens en Mulderij		●			Nadere analyse nodig	5

Kern	Bebouwde kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Weginrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op onveiligheid	Oplossingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Stationsstraat - Parallelweg			●		●	Nadere analyse nodig	5
Hardenberg	Nee	Kruispunt	Haardijk - N343 - Van Uterwyckallee - Koningsspil		●		●		Rotonde binnen de bouwde kom laten vallen en daarbij aandacht voor positie fietsers	5
Lutten	Nee	Wegvak	N343	Tussen N377 en Lutten		●		●	Aandacht voor snelheid autoverkeer (gedragsbeïnvloeding), aandacht voor snelheid t.p.v. aansluitingen zijwegen	5
Slagharen	Nee	Kruispunt	N377 - N343			●			Nader onderzoek nodig	5
Slagharen	Nee	Kruispunt	N377 - Verlengde Kerkdijk			●		●	Aandacht voor snelheid en zicht op N377	5
Slagharen	Nee	Wegvak	N377	Tussen Verlengde Kerkdijk en bebouwde komgrens		●		●	Aandacht voor snelheid autoverkeer (gedragsbeïnvloeding), aandacht voor snelheid t.p.v. aansluitingen zijwegen	5
Balkbrug	Ja	Kruispunt	Boslaan - Dronkemanslaan				●		Verbeteren uitzicht, verbeteren geleiding	6
Bergentheim	Ja	Kruispunt	De Jongstraat - Baron van Mackaystraat - Van der Sluisstraat				●		Nadere analyse nodig	6
Bergentheim	Ja	Wegvak	Dorpsstraat	Tussen Stationsweg en H.J. Postlaan (t.h.v. school)			●		Verbeteren schoolomgeving, oversteek leerlingen	6
Bergentheim	Ja	Wegvak	Dr. J.H.C. Bastingplein				●		Nadere analyse nodig	6
Bergentheim	Ja	Wegvak	Gijsbert Karel van Hogendorpstraat	Tussen Torbeckestraat en Visserstraat			●		Realisatie extra parkeervoorzieningen	6
Bergentheim	Ja	Wegvak	Salomonsstraat				●		Nadere analyse nodig	6
Bergentheim	Ja	Wegvak	Weg tussen Van der Duyn van Maasdamstraat en Baron Mackaystraat				●		Realisatie extra parkeervoorzieningen	6
Bruchterveld	Ja	Wegvak	Broekdijk	Binnen de bebouw kom			●	●	Verbeteren inrichting 30 km/uur (deel fietsstraat)	6
Bruchterveld	Nee	Wegvak	Broekdijk / Verlengde Broekdijk	Tussen bebouwde komgrens Bruchterveld en Balderhaarweg			●	●	Aandacht voor positie fietsers, snelheidsremmende maatregelen	6
Bruchterveld	Nee	Wegvak	Hoopsteeweg	T.h.v. bochten			●		Verbeteren uitzicht	6
De Belt /	Nee	Wegvak	Geert Migchielsweg	Tussen Hooogeveenseweg en Witmandarsweg			●		Snelheidsremmende maatregelen, evt. fietsstroken	6
De Gouden Ploeg	Nee	Wegvak	Eerste Elsweg	Tussen Hardenbergerweg en Kanaalweg West			●	●	Snelheidsremmende maatregelen, aandacht voor positie fietsers	6
De Krim	Ja	Kruispunt	Beukenlaan - Marsstraat - Julianastraat				●		Voorangssituatie aanpassen, positie fietser verduidelijken	6
De Krim	Ja	Kruispunt	N377 - Beukenlaan				●	●	Verbeteren uitzicht, verbeteren zichtbaarheid kruispunt op N377, aandacht voor snelheid autoverkeer	6
De Krim	Ja	Kruispunt	N377 - voetgangersbrug	T.h.v. kerk			●	●	Verbeteren oversteekbaarheid voetgangers (oversteek in 2 fasen)	6
De Krim	Nee	Wegvak	Beukenlaan	Wegvak t.h.v. nieuw MFC			●	●	Aandacht voor positie fietsers, aandacht voor snelheid autoverkeer t.p.v. aansluiting MFC (nader onderzoek nodig)	6
Dedemsvaart	Nee	Kruispunt	N377 - De Pol				●	●	Realisatie VRI	6
Dedemsvaart	Ja	Wegvak	Markt	Parkeerterrein			●		Nadere analyse nodig	6
Dedemsvaart	Ja	Wegvak	Wisseling / Hoofdvaart	Tussen Nieuwewijk en Sportlaan			●	●	Snelheidsremmende maatregelen, lange rechtstanden doorbreken	6
Dedemsvaart	Nee	Wegvak	Langewijk	Tussen bebouwde komgrens en De Pol			●	●	Verbeteren inrichting erftoegangsweg B, verbreden fietsstroken, snelheidsremmende maatregelen	6
Diffelen	Nee	Kruispunt	N36 - Landsweg	Gelijkvloerse oversteek N36 (wandelaars/fietsers)	●		●		Oversteek opheffen of ongelijkvloerse oversteek	6
Diffelen	Nee	Kruispunt	Rheezerweg - Grote Esweg				●		Verbeteren uitzicht, snelheidsremmende maatregelen	6
Ebbenbroek	Nee	Kruispunt	Embtenbroekdijk - Grote Kattendijk - Morgenroodweg				●	●	Verbeteren uitzicht, snelheidsremmende maatregel	6

Kern	Bebouwde kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Weginrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op onveiligheid	Oplossingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Doctor Albert Schweitzerlaan - Gramsbergerweg				●		Verbeteren oversteekbaarheid (autoverkeer, fietsverkeer), aandacht voor snelheid autoverkeer	6
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Doctor Albert Schweitzerlaan - Rodepad				●		Verduidelijken voorrangssituatie fietsers (nader onderzoek nodig)	6
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Erve Nijsinck - Erve Odinck				●		Aandacht voor snelheid autoverkeer, aanleg voorzieningen voetgangers	6
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Ervenweg - Erve Hamhuijs				●		Snelheidsremmende maatregel, verduidelijken voorrangssituatie	6
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Haardijk - Blanckvoortallee - Koningsspil				●	●	Verbeteren afwikkeling VRI, aandacht voor snelheid autoverkeer, verbeteren voorzieningen voetgangers	6
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Hessenweg - De Boshoeck				●		Verduidelijken voorrangssituatie fietsers	6
Hardenberg	Ja	Kruispunt	J.C. Kellerlaan - uitrut Wavin					●	Verbeteren zichtbaarheid kruispunt/VRI (op hoofdrijbaan en fietspaden)	6
Hardenberg	Nee	Kruispunt	Duitslandweg - Hoogenweg				●	●	Verbeteren oversteekbaarheid, maatregelen ter verlaging snelheid	6
Hardenberg	Ja	Wegvak	Fietspad Badhuisplein	Tussen Vechtvooorde en Markt			●		Nadere analyse nodig	6
Hardenberg	Ja	Wegvak	Koehierdesteeg	Tussen Van Kouwenborchstraat en tunnel N34			●		Nadere analyse nodig	6
Hardenberg	Nee	Wegvak	Parallelweg N343	Tussen Burchterweg en J.C. Kellerlaan			●	●	Voorkomen van combinatie landbouw verkeer en fietsers (landbouw verkeer naar hoofdrijbaan)	6
Kloosterhaar	Ja	Kruispunt	Schoolstraat - Meerstal				●	●	Verbeteren aansluiting Meerstal - Schoolstraat (onduidelijke situatie), in relatie tot ontwikkeling Meerstal II	6
Kloosterhaar	Ja	Wegvak	N341	Binnen de bebouwde kom			●	●	Verbeteren essentiële herkenbaarheidskenmerken, betere aansluiting bij bebouwde kom (visueel versmallen)	6
Kloosterhaar / Bruchterveld	Nee	Wegvak	Verlengde Broekdijk	Tussen bebouwde komgrens Kloosterhaar en Balderhaarwegd			●	●	Verbeteren inrichting 60 km/uur, aandacht voor wegbreedte, snelheidsremmende maatregelen	6
Loozen	Nee	Kruispunt	Schooldijk - Kanaaldijk-West - Kanaaldijk-Oost	T.h.v. brug			●		Verduidelijken verkeerssituatie	6
Rheeze / Duffelen	Nee	Wegvak	N36	Tussen N34 (Witte Paal) en Grote Esweg			●	●	Wens voor inrichting stroomweg 2x1/2x2	6
Sibculo	Ja	Kruispunt	Gemeenteweg - Grachtstraat				●		Snelheidsremmende maatregelen	6
Sibculo	Nee	Wegvak	Akkerweg	Tussen Boerendijk en Kloosterdijk			●	●	Snelheidsremmende maatregelen	6
Sibculo	Nee	Wegvak	Gemeenteweg	Tussen bebouwde komgrens en Boerendijk			●		Aanleg voetpad, snelheidsremmende maatregelen, bebouwde komgrens verplaatsen	6
Sibculo / De Gouden Ploeg	Nee	Wegvak	Boerendijk	Tussen Kanaalweg Oost en N341			●	●	Snelheidsremmende maatregelen, maatregelen tegen sluisverkeer	6
Slagharen	Ja	Kruispunt	Herenstraat - Prinses Beatrixlaan				●	●	Nader onderzoek nodig (mede afhankelijk van uitkomsten dorpsvisie)	6
Slagharen	Ja	Kruispunt	Herenstraat - Prinses Irenelaan				●	●	Nader onderzoek nodig (mede afhankelijk van uitkomsten dorpsvisie)	6
Slagharen	Nee	Kruispunt	Herenstraat - Tweede Blokweg				●	●	Verbeteren zichtbaarheid kruispunt, snelheidsremmende maatregelen, verbeteren uitzicht	6
Ane	Ja	Wegvak	Dedemsvaartseweg / De Vaart	Gedeelte binnen de bebouwde kom	●				Inrichting van de weg meer aansluiten wijkontsluitingsweg en bij het dorp	7
Ane	Nee	Wegvak	Havezateweg / Engeland	Tussen Eugenboersdijk en bebouwde komgrens Ane	●				Aanbrengen fietsstroken, realisatie snelheidsremmende maatregelen	7

Kern	Bebouwde kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Weginrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op onveiligheid	Oplossingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Ane / Holthone	Nee	Wegvak	Anerveenseweg / Holthonerweg	Tussen Scheerseweg en Krimweg				●	Nadere analyse nodig (vb. kantmarkering, snelheidsremmende maatregelen)	7
Balkbrug	Ja	Wegvak	Hoogeveenseweg	Tussen bebouwde komgrens en Meppelerweg				●	Verbreden fietsstroken, snelheidsremmende maatregelen	7
Balkbrug	Ja	Wegvak	Meppelerweg	Tussen bebouwde kom en Hoogeveenseweg				●	Verbreden fietsstroken, snelheidsremmende maatregelen	7
Balkbrug	Ja	Wegvak	Ommerweg	Tussen bebouwde kom en gemeentegrens				●	Verbeteren inrichting 60 km/uur	7
Balkbrug	Nee	Wegvak	N377	Ten westen van Balkbrug				●	Verbeteren aansluitingen parallelwegen	7
Balkbrug	Nee	Wegvak	N48					●	Wens voor inrichting stroomweg 2x1/2x2	7
Bergentheim	Ja	Wegvak	Kanaalweg Oost	Tussen Van Roijensweg en bebouwde komgrens				●	Verbeteren inrichting 30 km/uur	7
Bergentheim	Ja	Wegvak	Kanaalweg Oost (noordzijde)	Tussen bebouwde komgrens en Van Roijensweg				●	Verbeteren inrichting 30 km/uur	7
Bergentheim	Nee	Wegvak	Kanaalweg Oost	Tussen Broeklandeweg en bebouwde komgrens Bergentheim				●	Verbeteren inrichting 60 km/uur, aandacht voor positie fietsers, aandacht voor snelheid autoverkeer	7
Bergentheim / Brucht	Nee	Wegvak	Schapenweg / Slotweg	Tussen Hardenbergerweg en Kanaalweg West	●				Opwaarderen naar ETW 1, aandacht voor positie fietsers, ontsluitingsmogelijkheid Möllinckvaart	7
Collendoorn	Nee	Wegvak	Venneweg	Tussen Middenweg en De Kerkijk / Collendoornerdijk	●				Aanbrengen snelheidsremmende maatregelen, fietsverroute Lutten - Hardenberg prioriteit geven (vb. fietsstraat)	7
De Belt / Schuinesloot	Nee	Wegvak	Herenstraat / Hoogeveenseweg	Tussen gemeentegrens en Weverijweg				●	Aanvullende snelheidsremmende maatregelen	7
De Krim	Ja	Wegvak	N377	Tussen Beukenlaan en bebouwde komgrens				●	Verbeteren essentiële herkenbaarheidskenmerken, betere aansluiting bij bebouwde kom (visueel versmallen)	7
De Krim	Nee	Wegvak	Beukenlaan / Krimweg	Tussen bebouwde komgrens en Anerveenseweg				●	Aanbrengen snelheidsremmende maatregelen	7
De Krim	Nee	Wegvak	N377	Tussen bebouwde komgrens en Verlengde Kerkdijk				●	Aandacht voor snelheid autoverkeer (gedragsbeïnvloeding), aandacht voor snelheid t.p.v. aansluitingen zijwegen	7
Dedemsvaart	Ja	Wegvak	Adelaarweg		●				Oplossing zoeken voor busroute door woonwijk, meer inrichten als wijkontsluitingsweg	7
Dedemsvaart	Ja	Wegvak	De Magnolia		●				Verbreden fietsstroken, aandacht voor snelheid autoverkeer, aandacht voor wegbreedte	7
Dedemsvaart	Ja	Wegvak	Hoofdvaart / Wisseling / Moerheimstraat (zuidzijde)	Marconistraat en bebouwde komgrens (westzijde)	●				Inrichten als hoofd fietsverbinding (oost-west, fietsstraat), op kruispunt goede/duidelijke voorrangssituaties creëren (fietsers voorrang)	7
Dedemsvaart	Ja	Wegvak	Rheezerend (zuidzijde)	Tussen Industrierweg en Tottenhamstraat	●				Inrichten als hoofd fietsverbinding (oost-west, fietsstraat)	7
Dedemsvaart	Ja	Wegvak	Rheezerend / Tottenhamstraat	Tussen Woudbloemweg en Rollepaal				●	Inrichten als wijkontsluitingsweg (nadere analyse nodig naar wenselijke inrichting), aandacht voor positie fietsers	7
Dedemsvaart	Ja	Wegvak	Rollepaal	Tussen Langewijk en Archimedesstraat				●	Verbeteren toepassing essentiële herkenbaarheidskenmerken, aandacht voor snelheid autoverkeer	7
Dedemsvaart	Ja	Wegvak	Schuttevaer		●				Verbreden fietsstroken, aandacht voor snelheid autoverkeer, aandacht voor wegbreedte	7
Dedemsvaart	Ja	Wegvak	Sportlaan	Tussen Hoofdvaart en Ommerkanaal	●				Inrichten als wijkontsluitingsweg, fietsvoorzieningen	7
Dedemsvaart	Ja	Wegvak	Tottenhamstraat	Tussen Woudbloemweg en Rheezerend	●				Realiseren nieuwe fietsverbinding/ontbrekende schakel (nader onderzoek nodig)	7
Dedemsvaart	Ja	Wegvak	Zuidwolderstraat	Tussen bebouwde komgrens en Langewijk				●	Verbeteren toepassen essentiële herkenbaarheidskenmerken	7

Kern	Bebouwde kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Weginrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op onveiligheid	Oplossingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Dedemsvaart	Nee	Wegvak	De Pol / Hoofdvaart	Tussen N377 en bebouwde komgrens				●	Verbeteren inrichting erftoegangsweg A, aandacht voor wegbreedte, aandacht voor snelheid autoverkeer	7
Dedemsvaart	Nee	Wegvak	Industrieweg					●	Essentiële herkenbaarheidskenmerken toepassen	7
Dedemsvaart	Nee	Wegvak	N377	Tussen N348 - Zuidwolderstraat				●	Wens voor inrichting stroomweg 2x1	7
Dedemsvaart	Nee	Wegvak	TN36	Tussen N48 en N34 (Witte Paal)				●	Wens voor inrichting stroomweg 2x1/2x2	7
Dedemsvaart / Lutten	Ja	Wegvak	Woudbloemweg / Dedemsvaartseweg-Zuid	Tussen Woudbloemweg en N343	●				Inrichten als hoofd fietsverbinding (oost-west, fietsstraat)	7
Diffelen	Nee	Wegvak	Rheezerweg	Tussen kern Rheeze en Hardenbergerweg				●	Snelheidsremmende maatregelen	7
Gramsbergen	Ja	Wegvak	Coevorderweg	Tussen bebouwde komgrens en Hoge Holt	●			●	Inrichtingen als wijkontsluitingsweg, aandacht voor positie fietsers	7
Gramsbergen	Ja	Wegvak	Kanaaldijk	Tussen Hoge Holt en bebouwde komgrens				●	Verbreiden fietsstroken, aanbrengen snelheidsremmende maatregelen	7
Gramsbergen	Nee	Wegvak	Coevorderweg / De Haandrik	Tussen gemeentegrens en splitsing De Haandrik				●	Snelheidsremmende maatregelen, aandacht voor positie fietsers (fietsstroken)	7
Gramsbergen	Nee	Wegvak	Coevorderweg / De Haandrik	Tussen gemeentegrens en bebouwde komgrens	●			●	Snelheidsremmende maatregelen, aandacht voor breedte van de weg	7
Gramsbergen	Nee	Wegvak	De Haandrik	Tussen gemeentegrens en Coevorderweg				●	Aandacht voor positie fietsers (vb. fietsstroken)	7
Gramsbergen / Hardenberg	Nee	Wegvak	Hardenbergerweg / Gramsbergerweg	Tussen bebouwde komgrens Gramsbergen en Hardenberg				●	Aandacht voor snelheid t.p.v. zijwegen	7
Gramsbergen / Hardenberg	Nee	Wegvak	N34					●	Wens voor inrichting stroomweg 2x1/2x2	7
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Duitslandweg - Denemarkenweg		●				Fietsers in voorrang, aandacht voor aanrijnsnelheid autoverkeer	7
Hardenberg	Ja	Kruispunt	Gramsbergerweg - Floralaan					●	Verbeteren afwikkeling VRI, nader onderzoek nodig	7
Hardenberg	Ja	Kruispunt	J.C. Kellerlaan - Jan Weitkamplaan					●	Aandacht voor snelheid autoverkeer	7
Hardenberg	Ja	Wegvak	Blanckvoortallee	Tussen Voesemeer en Haardijk	●				Verbeteren inrichting erftoegangsweg A	7
Hardenberg	Ja	Wegvak	Bruchterweg	Tussen Europaweg / Witte de Withstraat en Burgemeester Schuitemstraat	●				Verbreiden fietsstroken, evt. aanvullend snelheidsremmende maatregelen	7
Hardenberg	Ja	Wegvak	Duitslandweg	Tussen J.C. Kellerlaan en Denemarkenweg				●	Weginrichting (markering) beter aan laten sluiten bij 70 km/uur	7
Hardenberg	Ja	Wegvak	Europaweg	Tussen brug over Vecht en Haardijk				●	Verbeteren essentiële herkenbaarheidskenmerken	7
Hardenberg	Ja	Wegvak	Gramsbergerweg	Tussen bebouwde komgrens en Floralaan				●	Toepassen essentiële herkenbaarheidskenmerken	7
Hardenberg	Ja	Wegvak	Havenweg	Tussen Gedempte Haven en Voorstraat	●				Verbeteren inrichting conform erftoegangsweg A, snelheidsremmende maatregelen	7
Hardenberg	Ja	Wegvak	J.C. Kellerlaan	Tussen bebouwde komgrens (noordzijde) en Duitslandweg				●	Verbeteren essentiële herkenbaarheidskenmerken, meer aandacht voor ligging binnen de bebouwde kom	7
Hardenberg	Ja	Wegvak	Jan Weitkamplaan	Tussen bebouwde komgrens en J.C. Kellerlaan	●				Aandacht voor positie fietsers	7
Hardenberg	Ja	Wegvak	Jan Weitkamplaan	Tussen Stationsstraat en J.C. Kellerlaan				●	Aandacht voor snelheid autoverkeer, westelijk deel aanleg vrijliggende fietspaden	7
Hardenberg	Ja	Wegvak	Lage Gaardenstraat	Tussen Parkweg en Stationsstraat	●				Nadere analyse nodig	7
Hardenberg	Ja	Wegvak	N343	Tussen Europaweg en Bruchterweg				●	Nadere analyse nodig	7
Hardenberg	Ja	Wegvak	Parkweg	Tussen Nijenstede en Stationsstraat	●				Verbreiden fietsstroken	7
Hardenberg	Ja	Wegvak	Van Uterwyckallee	Tussen Erve Nijsinck en Ervenweg	●				Inrichten als wijkontsluitingsweg	7
Hardenberg	Ja	Wegvak	Vechtvoorde / Marslaan / Sportlaan	Noordelijke route om centrum				●	Snelheidsremmende maatregelen, verduidelijken kruispunten	7
Hardenberg	Nee	Wegvak	Duitslandweg	Tussen bebouwde komgrens Hardenberg en landsqrens				●	Aandacht voor snelheid t.p.v. aansluiting zijwegen	7

Kern	Bebouwde kom	Type locatie	Locatie	Omschrijving	Weginrichting	Objectieve onveiligheid	Subjectieve onveiligheid	Verhoogd risico op onveiligheid	Oplossingsrichting / Aandachtspunten	Prioriteit
Hardenberg	Nee	Wegvak	N343	Tussen Lutten en bebouwde komgrens Hardenberg				●	Aandacht voor snelheid autoverkeer (gedragsbeïnvloeding), aandacht voor snelheid t.p.v. aansluitingen zijwegen	7
Hardenberg / Bergentheim / Kloosterhaar	Nee	Wegvak	N343	Tussen J.C. Kellerlaan en bebouwde komgrens Kloosterhaar				●	Nadere analyse nodig	7
Hardenberg / Hoogenweg	Nee	Wegvak	Jan Weitkamplaan / Hoogenweg	Tussen bebouwde komgrens Hardenberg en Hoogenweg				●	Snelheidsremmende maatregelen, verbeteren fietsstroken	7
Hoogenweg	Ja	Wegvak	Hoogenweg	Binnen de bebouwde kom				●	Aanbrengen snelheidsremmende maatregelen, verbeteren fietsstroken	7
Hoogenweg	Nee	Wegvak	Hoogenweg	Tussen Stobbenhaarweg en Duitslandweg	●				Aanbrengen fietsstroken	7
Kloosterhaar	Ja	Wegvak	N343	Tussen bebouwde komgrens en N341				●	Nadere analyse nodig	7
Kloosterhaar	Ja	Wegvak	Tussen N341 en gemeentegrens					●	Nadere analyse nodig	7
Kloosterhaar / Sibculo	Nee	Wegvak	N341	Tussen bebouwde komgrens Kloosterhaar en gemeentegrens				●	Aandacht voor snelheid t.p.v. aansluiting zijwegen	7
Loozen / Radewijk	Nee	Wegvak	Kanaaldijk / Kerkenkastweg / Kooiweg / Radewijkerweg	Tussen bebouwde komgrens Gramsbergen en Radewijk	●				Snelheidsremmende maatregelen, aanbrengen fietsstroken	7
Lutten	Ja	Wegvak	Zwarte Dijk	Tussen bebouwde komgrens en Dedemsvaartseweg	●				Vervreden fietsstroken	7
Lutten	Nee	Wegvak	Verlengde Kerkdijk	Tussen N377 en Anerweg				●	Snelheidsremmende maatregelen	7
Mariënberg	Nee	Wegvak	N36					●	Wens voor inrichting stroomweg 2x1/2x2	7
Radewijk	Nee	Wegvak	Stobbenhaarweg	Tussen Radewijkerweg en Mastbrugweg	●				Aanbrengen fietsstroken, snelheidsremmende maatregelen	7
Rheeze	Nee	Wegvak	Rheezerweg	Tussen bebouwde komgrens Hardenberg en kern Rheeze				●	Snelheidsremmende maatregelen	7
Rheezerveen	Nee	Wegvak	Elfde Wijk	Tussen N343 en gemeentegrens				●	Aanbrengen snelheidsremmende maatregelen	7
Rheezerveen	Nee	Wegvak	Ommerweg	Tussen N36/N34 (Witte Paal) en gemeentegrens				●	Aandacht voor snelheid autoverkeer	7
Rheezerveen	Nee	Wegvak	Ommerweg	Parallelweg langs N34				●	Snelfietsroute, maatregelen t.b.v. snelheid autoverkeer	7
Rheezerveen	Nee	Wegvak	Rheezerveenseweg	Tussen N343 en gemeentegrens				●	Aanbrengen snelheidsremmende maatregelen, inrichting t.h.v. Rheezerveen meer aan laten sluiten bij bebouwing (natuurlijk sturen)	7
Sibculo	Ja	Wegvak	Kloosterdijk	Tussen Schoolstraat en bebouwde komgrens (N341)				●	Inrichting beter aan laten sluiten bij wijkontsluitingsweg (verbreden fietsstroken)	7
Slagharen	Ja	Wegvak	Herenstraat	Tussen Weverijweg en Veenstraat				●	Verbeteren inrichting wijkontsluitingsweg (nadere analyse nodig)	7
Slagharen	Ja	Wegvak	Prinses Irenelaan	Tussen Herenstraat en bebouwde komgrens	●				Aandacht voor positie fietsers (fietsroute naar Dedemsvaart, vb. fiets(suggestie)stroken)	7