



Nota

Voor burgemeester en wethouders

Nummer: 18INT00136



Datum vergadering: 30 januari 2018

Nota openbaar: Ja, de nota is openbaar

30 JAN 2018

► **Onderwerp: B&W-advies: 'de nieuwe verbindingen'**

**Advies:**

- 1) Kennis nemen van de drie varianten
- 2) Varianten door middel van twee inloopbijeenkomsten (in Nijverdal en Haarle) voorleggen aan de bevolking
- 3) Varianten opiniërend bespreken in commissie GGB
- 4) Na behandeling door commissie GGB besluit nemen over de uit te werken variant
- 5) Instemmen met verlenging van de inhuur van de projectcoördinator.

**Besluit B en W:**

Conform advies

**Korte samenvatting:**

"Het ijzer smeden als het heet is", dat is de kernboodschap van dit advies. Waar gaat het om: in de zone langs de N35 spelen diverse ontwikkelingen die grote raakvlakken hebben met elkaar. Op korte termijn is het nodig om in het kader van de "uitvoeringsovereenkomst rijksweg 35 Wythmen-Nijverdal" besluiten te nemen, zodat met de voorbereiding van de maatregelen begonnen kan worden. Met als doel de maatregelen eind 2019 gereed te hebben, want dat is de opdracht die Rijkswaterstaat ons heeft gegeven.

We kunnen alleen de maatregelen uitvoeren die noodzakelijk zijn op basis van de uitvoeringsovereenkomst met RWS, maar door het combineren van werkzaamheden en middelen, kan er – met een relatief beperkte gemeentelijke bijdrage – aanzienlijk veel meer gerealiseerd worden. Er ligt nu een uitgelezen kans om naast de veiligheidsmaatregelen ook diverse andere wensen en doelstellingen van zowel de gemeente als andere partijen te realiseren; dit totale pakket staat inmiddels bekend als 'de nieuwe verbindingen'.

In zijn vergadering van 12 december 2017 heeft de gemeenteraad uw college verzocht om in januari/februari 2018 met voorstellen aan de gemeenteraad te komen over de uitvoering van het project 'de nieuwe verbindingen'. Uw college wordt door middel van deze nota geadviseerd om – alvorens met een voorstel naar de raad te gaan – eerst drie mogelijke varianten voor te leggen aan de bevolking en daarna opiniërend te bespreken in de commissie GGB. Daarna kan uw college dan een besluit nemen over de gewenste voorkeursvariant.

**Aanleiding:**

De *directe* aanleiding én noodzaak om na te denken over (nieuwe) verbindingen in dit deel van de Sallandse Heuvelrug ligt in het feit dat de N35 tussen Nijverdal en Haarle niet voldoet aan de (Europese) veiligheidseisen. Daarom moeten vóór 1 januari 2020 diverse maatregelen zijn uitgevoerd (en dus gereed zijn). Het gaat dan om het opheffen van alle erfaansluitingen en oversteken, de aanleg van parallelwegen en de realisatie van één ongelijkvloerse oversteek c.q. fietsbrug ter hoogte van restaurant de Sallandse Berg. Om aan deze planning te kunnen voldoen moet er voor de zomer 2018 een VO (voorlopig ontwerp) worden opgesteld en na de zomer een DO (definitief ontwerp) en een aanbesteding worden voorbereid, zodat in 2019 tot uitvoering kan worden overgegaan. Bij het nadenken over de routestructuren samen met stakeholders bleek dat dit pakket aan

maatregelen - o.a. om redenen van verkeersveiligheid - niet toereikend. Ook bleek dat met relatief beperkte meerkosten, aanzienlijk veel meer gerealiseerd kan worden dan sec de veiligheidsmaatregelen. Vooral van belang hierbij zijn de afspraken in het kader van de F35, waarbij o.a. is besloten dat deze moet worden doorgetrokken tot aan de Paarse Poort (09INT00967). In deze nota wordt uw college gewezen op de voor- en nadelen van drie uitvoeringsvarianten.

#### **Relevante eerdere besluiten:**

17INT02138 (B&W besluit 26 sep 2017 betreffende het PvA 'de nieuwe verbindingen' en inhuur coördinator).  
17INK02188 (Uitvoeringsovereenkomst N35, deeltraject Nijverdal/maatregel 24 )  
15INT00676 (B&W besluit actualisatie Masterplan F35)  
16INT03542 (Stimuleringsagenda, raadsbesluit 11-10-2016)  
15INT04212, (Masterplan, raadsbesluit 02-02-2016)  
14INT00407 (Omgevingsvisie Natuurlijk Avontuurlijk, raadsbesluit 28-01-2014),  
13INT03117 (Fietsstructuurplan 2014-2025, raadsbesluit 17 september 2013)  
10INT00641 (Noordrand (04-05-2010).  
09INT00967, (vaststellen Hellendoorns Mobiliteitsplan, waarin het doortrekken van de F35 en het Nationaal Park de Sallandse Heuvelrug als eindpunt worden genoemd, 06-10-2009).

#### **Doelstelling:**

Komen tot een gedragen oplossing voor de veiligheidsproblematiek op rijksweg N35, waarbij door een optimale inzet van werk en middelen zoveel mogelijk gemeentelijke wensen en doelstellingen gerealiseerd kunnen worden, om daarmee in de eerste plaats te voldoen aan de verplichting naar Rijkswaterstaat (het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N35) maar ook om daarmee invulling te geven aan een aantal andere gemeentelijke ambities en doelstellingen, te weten:

- Het doortrekken van de F35 naar de Paarse Poort (stimuleren gebruik fiets);
- Het verbinden van het Nationaal Park De Sallandse Heuvelrug met de Hellendoornse berg en het verminderen van de barrierewerking van de N35;
- Het uitbouwen en versterken van steunpunt de Paarse Poort;
- Het beter vermarkten van het 'product Hellendoorn';
- Het verbeteren van de beleefbaarheid van de natuurlijke hoogteverschillen en natuurlijke waarden op de Sallandse Heuvelrug;
- Het terugdringen van de uitstoot CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>;
- Het versterken van de lokale economie zowel bij de Paarse Poort als in de kernen Nijverdal, Haarle en Hellendoorn;
- Het stimuleren van welzijn en gezondheid.

#### **Oplossing:**

Om de rijksweg N35 te laten voldoen aan de Europese veiligheidsnormen is het noodzakelijk om alle gelijkvloerse kruisingen en oversteken op te heffen en daarbij tenminste één ongelijkvloerse oversteekvoorziening te realiseren. Hiervoor zijn drie varianten bedacht. De maatregelen aan de parallelwegen zijn in alle varianten gelijk. Er zijn wel verschillen in aantal, locatie en vorm van de ongelijkvloerse oversteek én aanvullende maatregelen.

In variant 1 (basisvariant) komt er een fietsbrug t.h.v. restaurant de Sallandse Berg over de N35 en vanaf daar een fietspad naar de Klinkenbeltsweg. Voordeel van de basisvariant is dat deze past binnen de financiële afspraken met Rijkswaterstaat en deze geen aanvullende gemeentelijke financiering vraagt. Een tweede voordeel is dat de routes hier worden geleid via de Paarse Poort, wat past bij de wens de Paarse Poort te versterken. Een derde voordeel van deze locatie is dat deze samenvalt met de benodigde oversteek van de F35. Deze F35 oversteek is nodig vanuit de afspraak met de Provincie over de Marsroute. De Raad heeft hiertoe reeds besloten met de vaststelling van het Hellendoorns Mobiliteitsplan: vanaf de Piet Heinweg moet de F35 worden doorgetrokken naar de Paarse Poort. Koppeling van deze bruggen zou dan later een lagere financiële bijdrage vragen van de gemeente voor de F35.

Een bezwaar is dat de ligging bij de Sallandse Berg erg asymmetrisch is en geen verbinding geeft met Haarle en bezoekerscentrum De Pas. Daaraan gekoppeld geeft een brug op (alleen) deze locatie een sterk verslechterde bereikbaarheid van de westzijde van de Sallandse Heuvelrug; fiets- en wandelpaden hier lopen immers 'dood' op de N35 en men kan alleen nog oversteken bij de Tunnelweg of de Sallandse Berg. Een derde bezwaar is dat met een ligging op deze plaats, de kans groot is dat er elders op het tracé illegale oversteekplaatsen gaan ontstaan. Fietsers, wandelaars en ruiters op de Oude Deventerweg en Klinkenbeltsweg worden immers gedwongen van deze oversteek (of de Tunnelweg) gebruik te maken en de vraag is of men dat zal gaan doen of zal proberen ergens in de buurt de rijksweg over te steken.

Variante 2 (Rendac-tunnel) gaat uit van een tunneltje bij de Rendac, in het verlengde van het spoortunneltje. Voordeel van deze variant is dat deze het beste aansluit op de bestaande routestructuren, die grotendeels nu

samenkomen bij het spoortunneltje. Een tweede voordeel t.o.v. variant 1 is dat deze plek wat centraler ligt dan de locatie Sallandse Berg (maar nog steeds ook asymmetrisch).

Een bezwaar van deze variant is dat een tunneltje niet past binnen de financiële middelen die vanuit Rijkswaterstaat beschikbaar zijn gesteld. Er dient gerekend te worden op een aanvullende (gemeentelijke) bijdrage die ligt tussen de 0,5 en 1 miljoen euro (overeenkomend met maximaal 70.000 kapitaallasten per jaar). Andere nadelen zijn dat een tunnel op deze plaats (die moet anticiperen op een verdubbeling, dus zeker zo'n 25 meter lengte moet hebben zonder toe-/afritten) als sociaal onveilig zal worden ervaren en ook in deze variant de bereikbaarheid van het westelijke deel van de Sallandse Heuvelrug verslechtert.

Variante 3 (verbrede variant) komt voort uit een aantal werksessies met stakeholders (zie bijlage 1). Om tot een optimale keuze te kunnen komen m.b.t. de oversteekproblematiek, is met een groot aantal stakeholders nagedacht over de optimale locatie van een oversteek, waarbij werd begonnen met de (gewenste) routes in het gebied. Een evidente en gedragen conclusie was dat één fietsbrug of –tunnel – los van de plek waar die zou komen – een ongewenste ontwikkeling is, o.a. omdat de barrierewerking daarmee wordt vergroot en er dan veiligheidsrisico's blijven bestaan (illegale oversteekplaatsen). En er dus minimaal twee oversteken gewenst zijn: bij de Oude Deventerweg en nabij de Sallandse Berg. Andere maatregelen in variante 3 zijn:

- Het onverharde deel van de De Ruyterweg voorzien van een half-/puinverharding (om de verbinding met Hellendoorn voor bewoners aan de parallelweg langs de noordzijde van de N35 te garanderen, zodat men als men naar Nijverdalen wil, niet via de Tunnelweg hoeft om te rijden);
- Van het onverharde deel van de Kruishaarweg één rijspoor verharderen;
- Bij de Oude Deventerweg, tussen de Kruishaarweg en de Tunnelweg één rijspoor verharderen.
- Het terugbrengen van de aantakking van de Paltheuweg op de parallelweg bij de Sallandse Berg (alleen voor fietsers en voetgangers).

Bij het uitwerken van deze variant bleek voorts dat hiermee invulling kan worden gegeven aan méér wensen en doelstellingen, van zowel de gemeente als andere partijen. Dit heeft geleid tot het wat inmiddels bekend staat als het project 'de nieuwe verbindingen'. De nieuwe verbindingenvariant (variante 3) heeft 'naast de hiervoor genoemde maatregelen dus 2 fietsbruggen over de N35, 1 fietsbrug over het spoor (t.h.v. 't Ravijn) en de verbetering van een aantal aansluitende fietsverbindingen (o.a. naar De Pas, Oude Deventerweg). Uitgaande van de rijksbijdrage en 75% bijdrage vanuit de F35, vraagt deze variant een gemeentelijke bijdrage die ligt tussen de 0,5 en 1 miljoen euro, overeenkomend met 35.000 tot 70.000 euro kapitaallasten per jaar.

#### *Veiligheid en bereikbaarheid*

Nadelen bij zowel variante 2 als 1 zijn dat de aansluitende routes niet optimaal aansluiten op de belangrijkste attractiepunten in het gebied en geen relatie geven met bezoekerscentrum De Pas. De bereikbaarheid van dit deel van de Sallandse Heuvelrug zal hiermee dus verslechteren. En omdat in beide varianten er minder oversteekmogelijkheden zijn dan in de huidige situatie, neemt de barrierewerking toe. Daar komt bij dat ook vanuit verkeersveiligheid bij deze varianten vraagtekens kunnen worden geplaatst. Dit heeft er mee te maken dat fietsers, wandelaars en ruiters, waar ze ook vandaan komen en naar toe willen, altijd naar de fietsbrug of –tunnel geleid moeten worden en mogelijk een grote afstand moeten omfietsen of -lopen. Lang niet iedereen zal dat willen doen, wat een gerede kans geeft op het ontstaan van illegale oversteken elders op het tracé.

#### *Overige aspecten*

Eén oversteeklocatie (variante 1 en 2) leidt tot een sterke bundeling van de routes in het gebied. Alle wandelaars, fietsers en ruiters worden gedwongen van dezelfde oversteek gebruik te maken. Indien er twee (of meer) oversteken komen, worden routes ontvlecht en ontstaan er meerdere routes door het gebied.

Voordeel van twee oversteken is tevens dat er vanuit Haarle voor fietsers richting Hellendoorn een alternatieve fietsroute voor de Tunnelweg wordt gecreëerd (een lang gekoesterde wens) en dat de beoogde nieuwe verbindingen beter aansluiten op de belangrijke attractiepunten in het gebied (zoals de Paarse Poort en bezoekerscentrum De Pas).

#### *Diverse doelstellingen*

De fietsbrug ter hoogte van de Paarse Poort biedt gezien het hoogteverschil bij 't Ravijn en de benodigde overspanning van de brug, de mogelijkheid om hier een 'natuurlijke' landmark te realiseren. Vanuit de provincie is al aangegeven dat dit 'één van F35 parels' in de gehele route kan worden. Een bijzonder ontwerp draagt tevens bij aan het gebied 'beter op de kaart zetten' en te streven naar een grotere bekendheid van de Sallandse Heuvelrug. Maar er zijn veel meer door de raad vastgestelde ambities en doelstellingen die gerealiseerd kunnen worden met 'de nieuwe verbindingen' (in navolgende tabel 1 is een groot aantal doelstellingen vanuit diverse (vastgestelde) beleidsdocumenten opgenomen). Hieruit blijkt dat met variante 3 veel meer doelstellingen gerealiseerd kunnen worden dan met alleen de verkeersveiligheidsmaatregelen (variante 1) of alleen een tunneltje nabij de Rendac (variante 2).

**Tabel 1: varianten**

	1	2	3	
<b>1. Variant 1: verkeersveiligheidsmaatregelen N35</b>				
<b>2. Variant 2: tunnel ter plaatse van Klinkenbeltweg (Rendac)</b>				
<b>3. Variant 3: verbrede variant ('de nieuwe verbindingen')</b>				
<b><u>Uitvoeringsovereenkomst N35, deeltraject Nijverdalen/maatregel 24, 17INK02188</u></b>				
• Aanleggen parallelvoorziening en opheffen erfaansluitingen N35	0	0	0	gebeurt in alle varianten
• Afsluiten zijaansluitingen op N35	0	0	0	gebeurt in alle varianten
• Opheffen oversteken en creëren nieuwe veilige verbinding			0	3 scoort beter dan 1 en 2 omdat in 1 en 2 maar 1 overstek komt, met een grote kans op illegaal oversteken elders op het tracé
• Verbeteren Eurorap knelpunt van 2 naar 3 sterren	0	0	0	alle varianten voldoen
<b><u>Masterplan F35 (10-03-2015) 15INT00676 en 15INK05756 (blz 37 en 46)</u></b>				
• Verbinding F35 met Nationaal Park Sallandse Heuvelrug / Paarse Poort			0	Verbinding is er alleen in 3
• Directe verbinding tussen publiekstrekkingen en Twentse dorpen en steden			0	scoort beter omdat alleen hier er redelijke directe verbindingen ontstaan
<b><u>Stimuleringsagenda (11-10-2016), 16INT03542</u></b>				
• Optimaliseren van interne recreatieve verbindingen blz7, 31)			0	3 scoort beter omdat hier een doorgaande lusstructuur ontstaat
• Optimaliseren van verbindingen naar de Noordrand van de NP Sallandse Heuvelrug (blz 30,31)			0	3 scoort beter omdat hier 2 verbindingen worden gerealiseerd
• Veilige overstreek over de N35 (blz14)			0	3 scoort beter omdat 1 overstek (1 en 2) risico geeft van illegaal oversteken
• Uitkijktoren (eventueel combineren met recreatief medegebruik) blz 9, 10,15, 21)			0	3 scoort beter omdat alleen hier de uitkijktoren direct ontsloten wordt en er een verbinding met het bezoekerscentrum is
<b><u>Masterplan (02-02-2016) 15INT04212</u></b>				
• Aanbrengen van een landmark			0	Alleen 3 biedt kans voor realisatie van een 'natuurlijk' landmark
<b><u>Omgevingsvisie Natuurlijk Avontuurlijk (28-01-2014), 14INT00407</u></b>				
• Recreatieve attracties/verblijfsrecreatie en recreatieve mogelijkheden sterker verbinden met de kwaliteiten van de omgeving			0	3 scoort beter vanwege de lusstructuur en benutting van t Ravijn
• Voor veiligheid en recreatieve/natuurlijke beleving zou een fiets- en voetgangserverbinding (bijvoorbeeld een fly over) een uitkomst zijn, bij voorkeur in de buurt van de Paarse Poort (p59, 77)			0	3 scoort beter omdat alleen hier een verbinding nabij de Paarse Poort is
• Spin off vanuit buitencentrum en Avonturenpark			0	3 scoort beter, omdat het buitencentrum en Avonturenpark ontsloten worden
• Promoot de gemeente Hellendoorn door identiteit te versterken			0	3 scoort beter, omdat opvallende brug met grote overspanning gemeente en haar hoogteverschillen op de kaart zet
• Co-creatie waarbij met verschillende partijen wordt samengewerkt waardoor het resultaat een meerwaarde oplevert en waarmee belangen van meerdere partners worden gediend.			0	3 scoort beter omdat diverse stakeholders aangaven tenminste 2 verbindingen te willen
<b><u>Noordrand (04-05-2010), 10INT00641</u></b>				
• Wegnemen van barrières tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de Heuvelrug			0	3 scoort beter omdat met 1 en 2 (1 overstek) de barrierewerking juist toeneemt t.o.v. huidige situatie

De verbrede variant (variant 3) geeft naar verwachting als enige ook positieve economische effecten. In variant 1 en 2 nemen de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de Sallandse Heuvelrug af ten opzichte van de bestaande situatie, waar deze in variant 3 wordt verbeterd. In een onafhankelijk onderzoek is geconcludeerd dat betere en veiligere verbindingen in combinatie met een grotere naamsbekendheid van het Nationaal Park Sallandse Heuvelrug een toeristisch-recreatieve impuls geeft, met een economisch effect van tussen de 0,9 en 1,4 miljoen euro per jaar (18INK000741).

Omdat in variant 3 met dezelfde financiële gemeentelijke bijdrage aanzienlijk veel meer wordt gerealiseerd dan in variant 2, heeft variant 3 een sterke voorkeur boven 2. En omdat de meerkosten ten opzichte van 1 relatief beperkt zijn en variant 3 significant meer kwaliteit en veiligheid biedt dan variant 1, is ambtelijk variant 3 als de

meest gewenste beoordeeld. "Het ijzer smeden als het heet is" door - nu de kans zich voordoet - koppelingen te maken tussen de diverse projecten en budgetten en werk-met-werk te maken.

#### **Effecten:**

Bij keuze voor variant 3 ontstaan er twee veilige oversteken over de N35, parallelwegen langs de N35 waar geen sluipverkeer mogelijk is, een N35 die voldoet aan de veiligheidsnormen, een goede verbinding tussen het noordelijke en zuidelijk deel van de Sallandse Heuvelrug, een samenhangend fietsnetwerk, een 'natuurlijke' landmark nabij de Paarse Poort, een alternatieve fietsroute voor de Tunnelweg, een goede bereikbaarheid van de belangrijkste attractiepunten en Haarle, een versterking van steunpunt de Paarse Poort en een fietssnelweg F35 die is doorgetrokken tot aan de Paarse Poort.

Daarnaast zijn er de economische effecten, zoals is geconcludeerd in het onafhankelijke onderzoek (18INK000741).

#### **Planning:**

De veiligheidsmaatregelen zijn leidend en moeten voor 1 januari 2020 gereed zijn. In 2018 zullen de maatregelen worden voorbereid, uitgewerkt en aanbesteed, waarna uitvoering in 2019 plaats kan vinden.

#### **Financiële consequenties:**

De totale kosten voor alle maatregelen in variant 3 worden (globaal) geraamd op ca € 6,7 miljoen. Voor de veiligheidsmaatregelen is via Rijkswaterstaat een budget beschikbaar gesteld van € 2,9 miljoen en voor de F35-maatregelen verwachten wij een bijdrage van € 2,8 miljoen. Daarmee resteert een bedrag van tussen de 0,5 en € 1 miljoen euro, waarvoor (nog) geen dekking bestaat. Dit komt overeen met een jaarlijkse kapitaallast van resp. 35.000 en 70.000 euro.

Dezelfde jaarlijkse kapitaallasten doen zich voor bij variant 2. Variant 1 kan worden uitgevoerd binnen de bijdrage van Rijkswaterstaat en vraagt geen gemeentelijke bijdrage.

#### **Personele consequenties:**

Voorgesteld wordt de inhuur van de externe projectcoördinator tot en met juni te verlengen. Met de financiële dekking hiervan is rekening gehouden in de kostenraming van 'de nieuwe verbindingen'. De kosten komen in aanmerking voor subsidie vanuit de Fietssnelweg F35.

#### **Juridische consequenties:**

n.v.t.

#### **Informatisering / Automatisering:**

n.v.t.

#### **Burger- en overheidsparticipatie:**

Over de gewenste routestructuren hebben met zowel ambtelijke als maatschappelijke stakeholders (beheerders en gebruikers van de routes en belangorganisaties zoals PB Haarle) diverse sessies plaatsgevonden (zie bijlage 1). De eerste sessies waren erop gericht te achterhalen welke routes door betrokkenen van belang worden geacht. De volgende sessie had ten doel betrokkenen te informeren over het voorlopige resultaat (de Voorkeursvariant). Tijdens die sessie bleken beroepsorganisaties als Staatsbosbeheer, Wandelnet en Routenetwerken Twente enthousiast over het plan. Bewoners en andere organisaties waren gematigd enthousiast omdat er nog enkele voor hen belangrijke zaken nader onderzocht en geconcretiseerd moeten worden. Dat betreft dan vooral de situaties rond de Tunnelweg en de Stationsweg in Haarle waarover inmiddels besluitvorming heeft plaatsgevonden.

Begin februari worden voor de bevolking nog 2 inloopbijeenkomsten georganiseerd, in Haarle en in Nijverdal, Daarnaast bestaat de mogelijkheid om in te spreken bij de behandeling door de commissie GGB (21 februari a.s.).

Later – na de eerste uitwerking van de maatregelen in een VO (voorlopig ontwerp) – zal er opnieuw gelegenheid zijn om op de plannen te reageren, maar dan op een gedetailleerder schaalniveau.

#### **Communicatie:**

Een groot aantal instanties (o.a. Wandelnet, Pieterpad, Staatsbosbeheer, Routenetwerken Twente, Veilig Verkeer Nederland) en belanghebbenden (PB Haarle, natuurcamping Twilhaar, Fietzersbond) heeft input geleverd voor de gewenste routestructuur. Naar deze partijen heeft een terugkoppeling plaatsgevonden. Overige communicatie heeft nog niet plaatsgevonden, omdat eerst behandeling door uw college moest plaatsvinden.

Tussen uw besluit en de opiniërende behandeling door de commissie GGB, worden twee infoavonden georganiseerd (Haarle en Nijverdal).

**Overige consequenties:**

n.v.t.

## **Bijlage 1: stakeholders workshops**

### **Uitgenodigde partijen voor workshops (en aanwezig)**

- Stichting Wandelnet
- Pieterpad
- Staatsbosbeheer
- Bewoners
- Fietsersbond Hellendoorn
- Toeristisch Bureau Hellendoorn
- Camping Twilhaar
- CC75
- PB Haarle
- Routenetwerken Twente (Regio Twente)
- HOV
- VVN

### **Wel uitgenodigd, maar niet aanwezig**

- Hippisch Toerisme
- Dorpsraad Hellendoorn
- Restaurant De Sallandse Berg
- Restaurant de Haarlerberg
- Politie
- Provincie Overijssel
- Landal
- Avonturenpark
- VVV Hellendoorn