

**Werkgroep Burgerparticipatie
Verbetering NZV NU
p/a Kasteelstraat 6
7447 AX Hellendoorn.**

14INK18084



GEMEENTE HELLENDOORN	
Behand.:	
- 5 SEP 2014	
A / B Stuk	Trefw.:
Werkpr.:	
Kopie aan:	
Archief D / N. reeks / V / Vertr.:	

**Aan het College en de Raad
van de Gemeente Hellendoorn
Willem-Alexanderstaat 7
7442 MA Nijverdal**

Betreft; Alternatief plan Noord-Zuidverbinding

Hellendoorn, 29 augustus 2014

Geacht College en leden van de Raad,

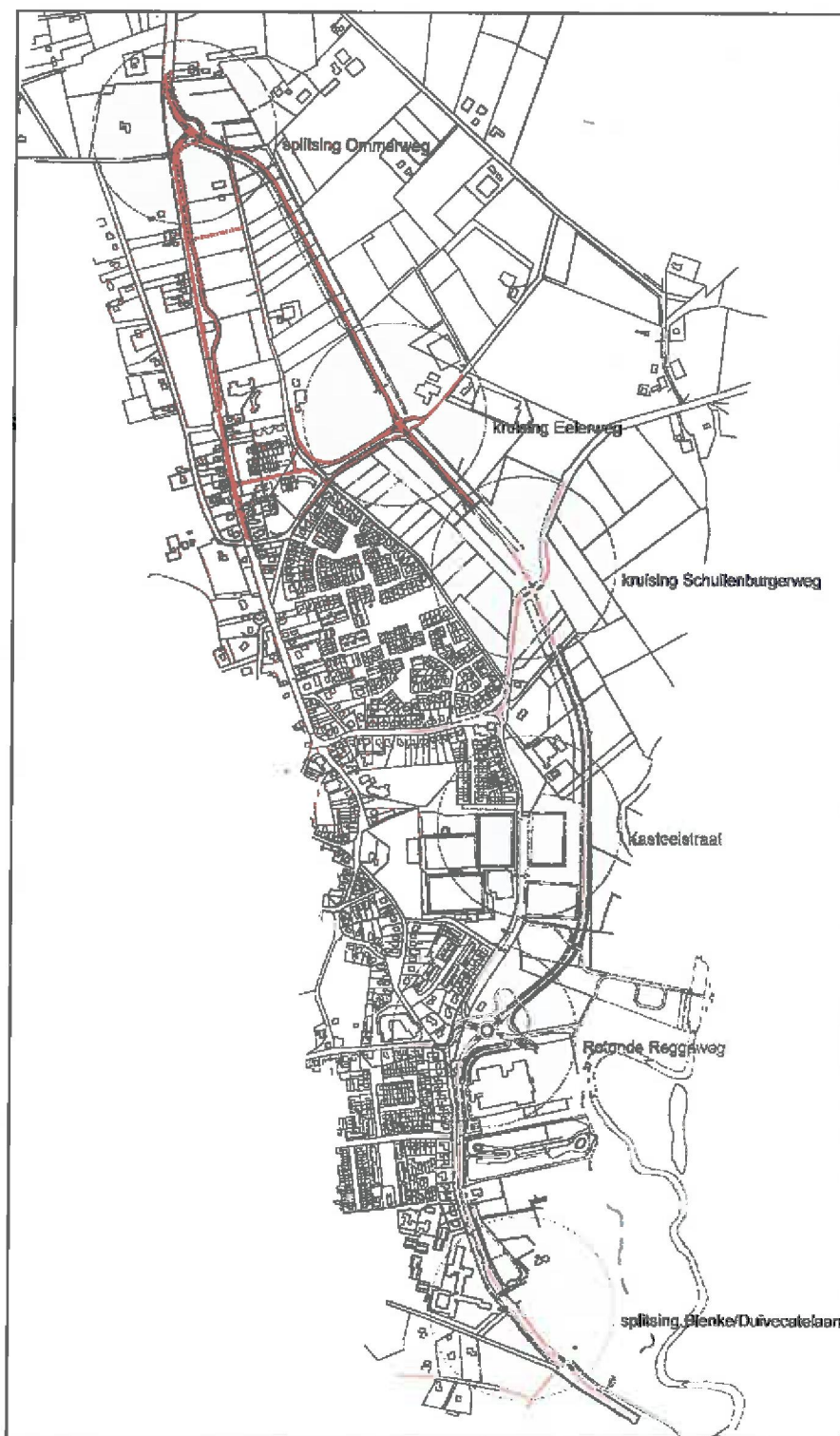
**Hierbij bieden wij u het alternatief plan aan van de Noord-Zuidverbinding
trace Hellendoorn.**

Voor de beoordeling ervan verwijzen wij u naar de inhoud van het plan.

**Met vr. groeten namens de werkgroep
Jan Haarhuis**

Bijlage: 2 stuks alternatief plan

Burgerparticipatie Verbetering NZV Nu



Alternatief Plan

Inhoudsopgave

1	Samenvatting.....	3
2	Inleiding	4
3	Visie	5
4	Missie	5
5	Overtuiging	5
6	Doelstelling van de werkgroep	6
7	Alternatieven	6
	7.1 Ommerweg	7
	7.2 Eelerweg / Hellendoorn-Noord	9
	7.3 Schuilenburgerweg	11
	7.4 Kasteelstraat	13
	7.5 Reggeweg	14
8	Conclusies	18
	Bijlage 1: Criteriaevaluatie en scoringsmethodiek	19
	Bijlage 2: Werkgroep Burgerparticipatie Verbetering NZV Nu	22

1 Samenvatting

Het betere alternatief

De in februari 2014 door de gemeente vastgestelde variant voor de aanleg van de NZV voldoet niet aan de gewenste veiligheid en leefbaarheid in het dorp Hellendoorn. Een van de weinige ontsluitingswegen loopt dwars door een kinderrijke nieuwe woonwijk, er ontstaat trechtersvorming van verkeer en er dreigt een toename van sluipverkeer door het centrum te komen. Bovendien speelt de vastgestelde variant onvoldoende in op toekomstige ontwikkelingen zoals grote toename van de productie van Unilever.

Mede op verzoek van het nieuwe college van B&W hebben de bewoners nog een keer vanuit een positieve invalshoek meegedacht om het college van B&W te stimuleren een goed gedragen plan voor het dorp Hellendoorn te ontwikkelen. Met een aantal eenvoudige versoeringen is een alternatief verkeersplan ontwikkeld dat beter is voor de veiligheid en leefbaarheid in het dorp.

Met het aanbieden van dit verbeterd alternatieve plan gaan de bewoners er van uit dat zij blijvend worden betrokken bij de verdere ontwikkeling van de NZV.

De NZV niet verder uitstellen

Zoals gezegd is er nu sprake van onveiligheid in het dorp. Iedere schooldag moeten honderden schoolkinderen gevaarlijke wegen oversteken. De veiligheid en leefbaarheid langs de huidige NZV route is in het geding.

Het gaat goed met de ijsfabriek van Unilever, echter is de huidige publieke infrastructuur ontoereikend, zowel nu als ook voor de geplande productietoename in de toekomst. Om de werkgelegenheid voor het dorp te verzekeren moet dit op korte termijn worden aangepakt.

De toegezegde subsidie van € 1,8 miljoen van de Regio Twente loopt gevaar bij verder uitstel. Bovendien is er al voor € 150.000 per jaar gedurende 30 jaar structureel geïnvesteerd. Dat mag geen weggegooid geld zijn.

Bezuinigingen

Met het alternatieve plan van de werkgroep Burgerparticipatie Verbetering NZV Nu wordt een substantiële bijdrage geleverd aan de door het college gewenste bezuinigingen. Zo moet het mogelijk worden toch in 2015/2016 met de aanleg van de NZV te starten zoals voor de verkiezingen nog beloofd door de gemeente.

2 Inleiding

In februari jongstleden, een maand voor de gemeenteraadsverkiezingen, nam de toenmalige raad het besluit de Noordzuidverbinding om het dorp Hellendoorn gedeeltelijk in 2015-2016 aan te leggen. Nut en noodzaak van deze verbinding stonden vast. En mede door een subsidie van de regio Twente, was het financieel rond.

Echter, in het coalitie-accord 2014-2018 "Samen aan zet" van 8 mei lezen we dat:

- "we met de uitvoering van de Noord Zuid Verbinding starten als de gemeentelijke financiën dat toelaten".
- er structureel €200.000 per jaar op de Noord zuid bezuinigd zal worden.

Vrij vertaald: We beginnen er nog lang niet aan.

Bovenstaand en het verzoek voor burgerparticipatie van het nieuwe B&W was voor de DorpsRaad en een groep verontruste bewoners van Hellendoorn de reden om de werkgroep '*Burgerparticipatie Verbetering NZV Nu*' op te richten. Deze werkgroep is samengesteld uit bewoners van de Reggeweg, de Kasteelstraat, VV. Hellendoorn, de Schuilenburgerweg, woonwijk de Höfte, de Ommerweg, en woonwijk Hellendoorn-Noord (zie bijlage 2). De werkgroep (direct ressorterend onder de DorpsRaad) heeft zich de laatste weken vanuit een positieve invalshoek ingezet om het College te stimuleren een verbeterd plan van de Noordzuidverbinding te ontwikkelen welke recht doet aan **alle** bewoners van Hellendoorn en kan bijdragen aan gestelde bezuinigingen.

Tevens zijn de volgende argumenten om de uitvoering van de Noordzuidverbinding niet verder in de tijd op te schuiven aanleiding geweest voor de ontwikkeling van een verbeterd alternatief:

- De grens voor veiligheid en leefbaarheid van veel aan- en inwonenden is bereikt. We denken hierbij aan de honderden oversteekmomenten van schoolgaande kinderen en de vele bewoners van Höfte en Hellendoorn-Noord, die het dorp in willen (oversteek De Tonne).
- De steeds toenemende overlast van het (zware) verkeer voor de aanwonenden van het huidige tracé.
- Het gaat goed met ijsfabriek Unilever, De productie wordt jaarlijks verhoogd met 10%. Unilever gaat er van uit dat de gemeente de infrastructuur op tijd aanpast.
- Door grondaankopen en diverse andere reeds uitgevoerde voorzieningen heeft de gemeente nu al € 150.000 per jaar geïnvesteerd voor een periode van 30 jaar.

- De subsidie van de Regio Twente, groot € 1,8 miljoen, is gekoppeld aan de uitvoeringsperiode en schuift niet automatisch door. Deze subsidie mag niet worden misgelopen.

Dit rapport licht het verbeterde plan toe en bevat voorstellen voor een alternatieve inrichting van de Noordzuidverbinding en de ontsluiting naar de dorpskern. Consequenties, voordelen en nadelen worden vanuit het oogpunt van alle vormen van verkeer op veiligheid en leefbaarheid weergegeven. Daarnaast worden potentiële besparingen weergegeven.

3 Visie

Een veilige en leefbare woonomgeving voor alle bewoners in Hellendoorn omtrent de aanleg van de Noord-zuidverbinding.

4 Missie

Ontwikkelen van een alternatief plan t.o.v. het door de gemeente vastgestelde plan ten aanzien van de ontsluiting van de Noordzuidverbinding naar de dorpskern. Hierin moet een veilige en leefbare woonomgeving gewaarborgd worden voor alle bewoners. De concrete knelpunten zijn hierin;

- onveilige situatie rondom Hellendoorn Noord (bestaande plan);
- verkeersbelasting ter plaatse van o.a. Schuilenburgerweg, Kasteelstraat en Reggeweg;
- oversteek ter plaatse van sportpark De Voordam;
- verwachte verkeersproblematiek i.v.m. verhoging productie van ijsfabriek Unilever;
- fietsoversteek ter plaatse van In de Tonne en ijsfabriek Unilever.

5 Overtuiging

Het door de gemeente vastgestelde plan van de Noordzuidverbinding heeft verstrekkende gevolgen voor de leefbaarheid en veiligheid van alle belanghebbenden in Hellendoorn. Tevens raakt het de bedrijfsvoering van Unilever en dus de werkgelegenheid in de gemeente Hellendoorn. Voor een deel van de bewoners zijn de gevolgen positief maar voor een overgroot deel van de bewoners zijn de gevolgen negatief. Het door de gemeente voorgestelde plan omvat de afsluiting van de Ommerweg, de Kasteelstraat en de Schuilenburgerweg en uitstel van het deel Reggeweg (Unilever tot aan Duivecatelaan). De consequenties zijn dat:

- er trechtvorming ontstaat met betrekking tot verkeersstromen naar het dorp en ook in het dorp. Denk daarbij aan de Werminkserve, de Reggeweg en ook de Dorpsstraat.
- er sluipverkeer ontstaat in o.a. Koestraat en Damstraat maar ook buiten het dorp over de Nieuwe Twentse weg Eelerweg.
- veiligheidsrisico's blijven bestaan en enkel worden verplaatst daar waar de trechtvorming zich zal voordoen.
- er sprake is van kapitaalvernietiging. Er zijn al veel investeringen gedaan die de komende 30 jaar kapitaalslasten geven. Zoals de Reggebrug, grondaankopen, verplaatsen van gebouwen en bedrijven enz.
- er een ongewenste situatie gecreëerd wordt door de toename van het transport van Unilever.

6 Doelstelling van de werkgroep

Ontwikkelen van een alternatief plan en voortdurend betrokken blijven bij de verdere ontwikkeling van het plan. Het plan voorziet in:

- een ontsluiting van de dorpskern vanaf de Noordzuidverbinding met gelijkmatig verdeelde verkeersstromen. Concreet betekent dit een aangepaste inrichting van verschillende toegangswegen.
- door de bewoners aanvaardbare maatregelen om deze ontsluitingswegen veilig te kunnen gebruiken voor alle vormen van verkeersdeelnemers. Denk hierbij aan een veilige oversteek van schoolgaande jeugd en toegang tot sport en andere sociale faciliteiten als speelplaatsen.
- door de bewoners aanvaardbare maatregelen om leefbaarheid en woongenot te verbeteren en te waarborgen.

7 Alternatieven

Dit hoofdstuk bevat alternatieven t.o.v. het door de gemeente vastgestelde plan dd. 20 februari 2014. De alternatieven zijn gebaseerd op de tekening van 12 maart 2012. De werkgroep heeft de Noordzuidverbinding van Ommerweg tot aan de Duivecatelaan doorgelicht. Per relevante locatie geven we alternatieve voorstellen, beschrijven consequenties, voor- en nadelen en kwantificeren de alternatieven gebaseerd op een rangschikking van een aantal criteria. Het proces voor het bepalen van de rangschikking van deze criteria en kwantificeren van de alternatieven wordt beschreven in bijlage 1.

6.1.12. Veiligheidsrisico oversteken fietsverkeer NZV.

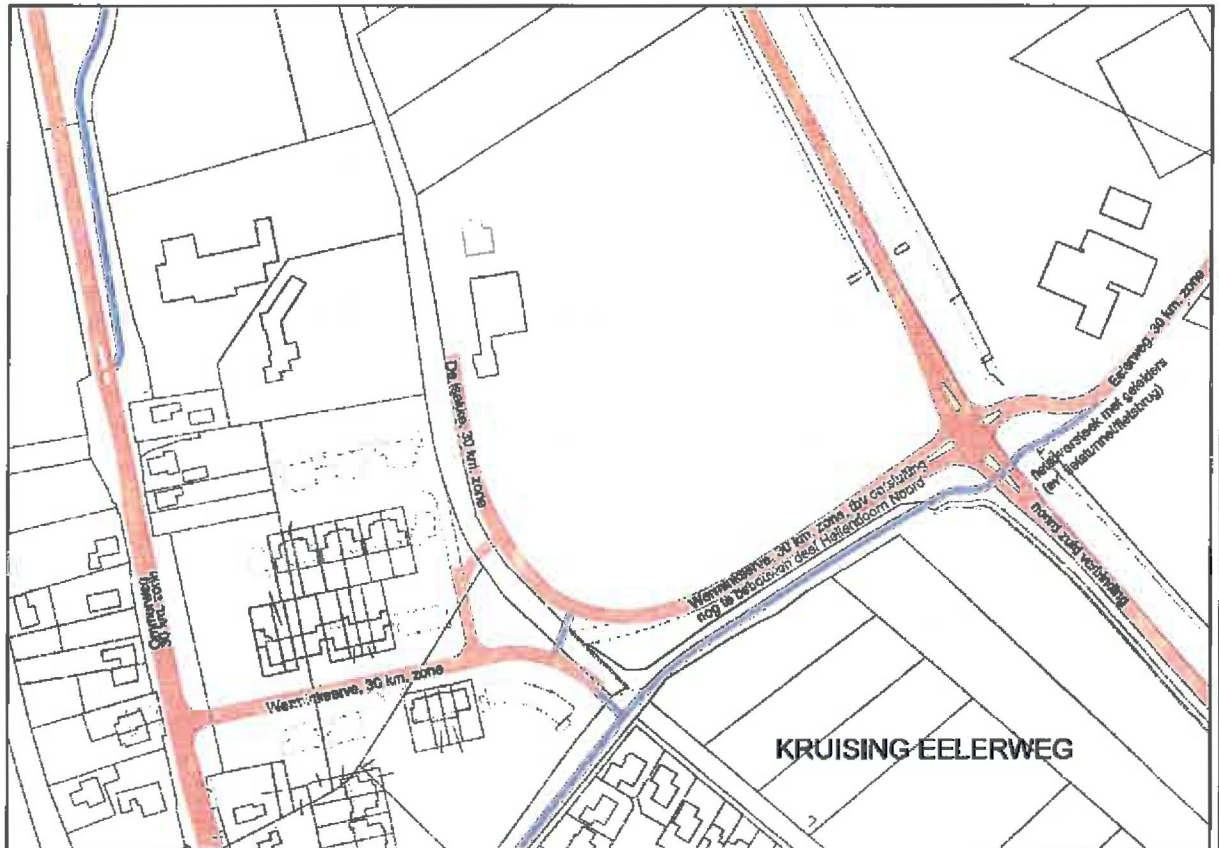
Maatregelen

6.1.13. Optie; Plaats fietstunnel of fietsbrug. Alternatief oversteek op zelfde plek met brede middengeleiders.

6.1.14. Maximum snelheid NZV verlagen vanaf bijvoorbeeld Sanatoriumlaan.

Concept evaluatie per criterium	Weefactor	Concept Gemeente		Concept werkgroep	
		Score	Totaal	Score	Totaal
Veiligheid	4				
• Gemotoriseerd verkeer		3	12	2	8
• Fiets verkeer		2	8	3	12
• Verkeersdoorstroming		1	4	3	12
Leefbaarheid	3				
• Geluid		1	3	3	9
• Fijnstof					
Kosten	2	1	2	3	6
Milieu	1	2	2	3	3
• CO ₂					
Totaal			31		50

7.2 Eelerweg / Hellendoorn-Noord



Figuur 2: Eelerweg / Hellendoorn-Noord

Voorstel

- 6.2.1. Creëer een voorrangskruising in plaats van een rotonde met afslag voor bestemmingsverkeer.
- 6.2.2. Werminkserve 30 km-zone (bestemmingsverkeer) met bewuste slingering ter hoogte van toegang speeltuin om snelheid te beperken.
- 6.2.3. Eelerweg wordt fietsroute met oversteek NZV met brede middengeleider.

Voordeel

- 6.2.4. Door verdelen van verkeersdruk, geen trechtersvorming dus verbetering veiligheid en leefbaarheid.
- 6.2.5. Besparen van rotonde.
- 6.2.6. Veiligere toegang dorpskern en sportfaciliteiten voor bewoners toekomstig te bouwen woningen tussen NZV en Ommerweg doordat verkeersdruk in Hellendoorn Noord afneemt.
- 6.2.7. Veilige toegang speelvoorzieningen jeugd in Hellendoorn Noord.
- 6.2.8. Vermindering van milieubelasting door minder remmend en optrekkend verkeer.

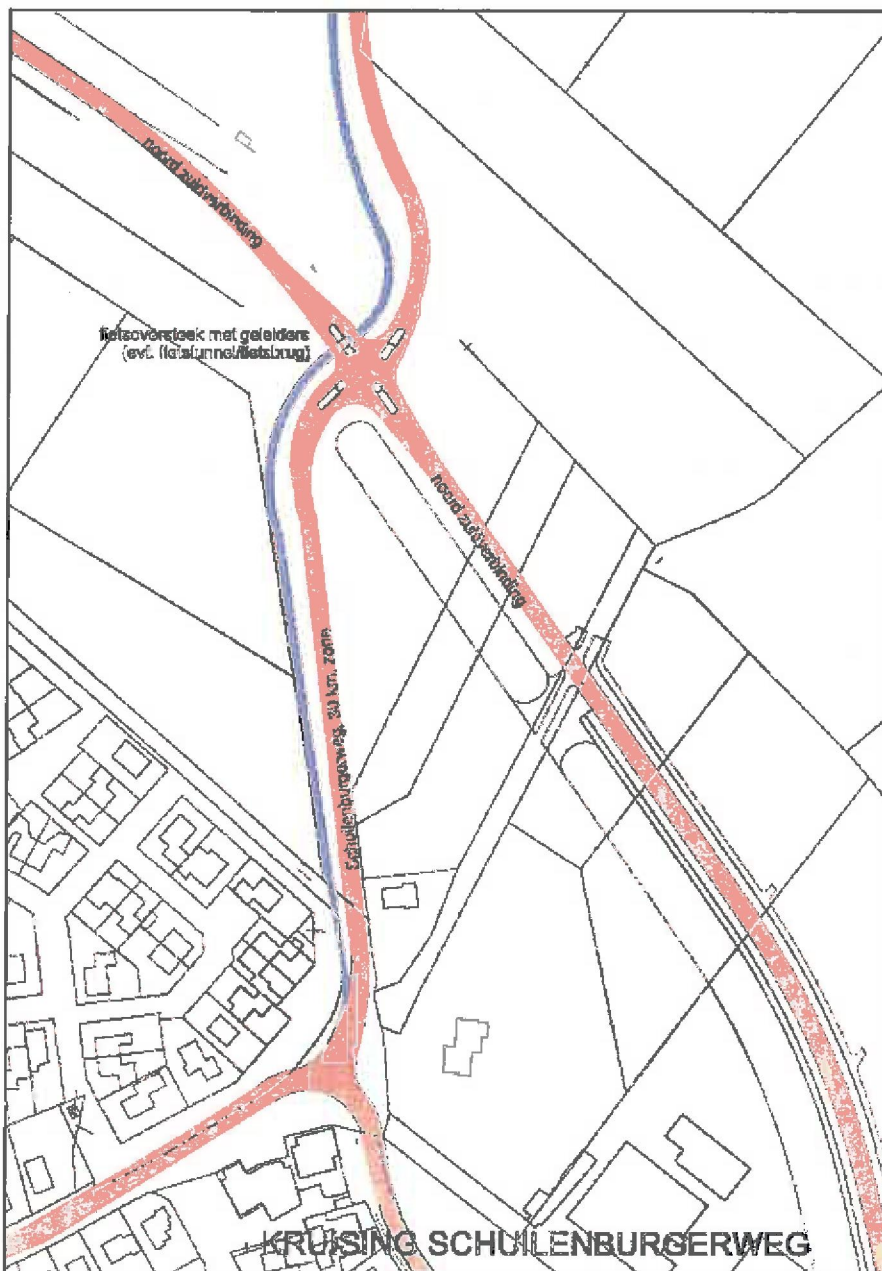
Nadeel

- 6.2.9. Veiligheid oversteek NZV Fietsverkeer richting buitengebied. (oversteek Eelerweg)

Maatregelen**6.2.10. Geleid fietsers over brede middengeleider**

Concept evaluatie per criterium	Weegfactor	Concept Gemeente		Concept werkgroep	
		Score	Totaal	Score	Totaal
Veiligheid	4				
• Gemotoriseerd verkeer		3	12	3	12
• Fiets verkeer		2	8	3	12
• Verkeersdoorstroming		1	4	3	12
Leefbaarheid	3	1	3	3	9
• Geluid					
• Fijnstof					
Kosten	2	1	2	3	6
Milieu	1	2	2	3	3
• CO ₂					
Totaal			31		54

7.3 Schuilenburgerweg



Figuur 3: Schuilenburgerweg

Voorstel	
6.3.1.	Behoud toegang Schuilenburgerweg op NZV vanuit beide zijden (Oost & West) door middel van voorrangskruising.
6.3.2.	Schuilenburgerweg 30 km-zone (bestemmingsverkeer) met passende verkeersremmende maatregelen d.m.v. asverspringingen.
Voordeel	
6.3.3.	Door verdelen van verkeersdruk over meerdere dorpsontsluitingswegen, geen trechtersvorming dus verbetering veiligheid en leefbaarheid.

- 6.3.4. Besparen van rotonde.
- 6.3.5. Vermindert verkeersdruk in de Dorpsstraat, Ninaberlaan en Joncheerelaan door sluijverkeer Höfte, Schuilenburgerweg, Kasteelstraat Noord, Matestraat en Imminkservestraat richting Nijverdal.
- 6.3.6. Verbetering bereikbaarheid sportfaciliteiten.
- 6.3.7. Verbetering bereikbaarheid hulpdiensten (Ambulance, Politie, Brandweer)
- 6.3.8. Voorkomt sluijverkeer Nieuwe Twentseweg, Eelerweg.
- 6.3.9. Behoud bouwterrein Hellendoorn noord.
- 6.3.10. Voorkomt langdurige procedure aanpassing bestemmingsplan wegtracé.
- 6.3.11. Vermindering van milieubelasting door minder remmend en optrekkend verkeer.

Nadeel

- 6.3.12. Zorg is doorgaand landbouwverkeer door Schuilenburgerweg.

Maatregelen

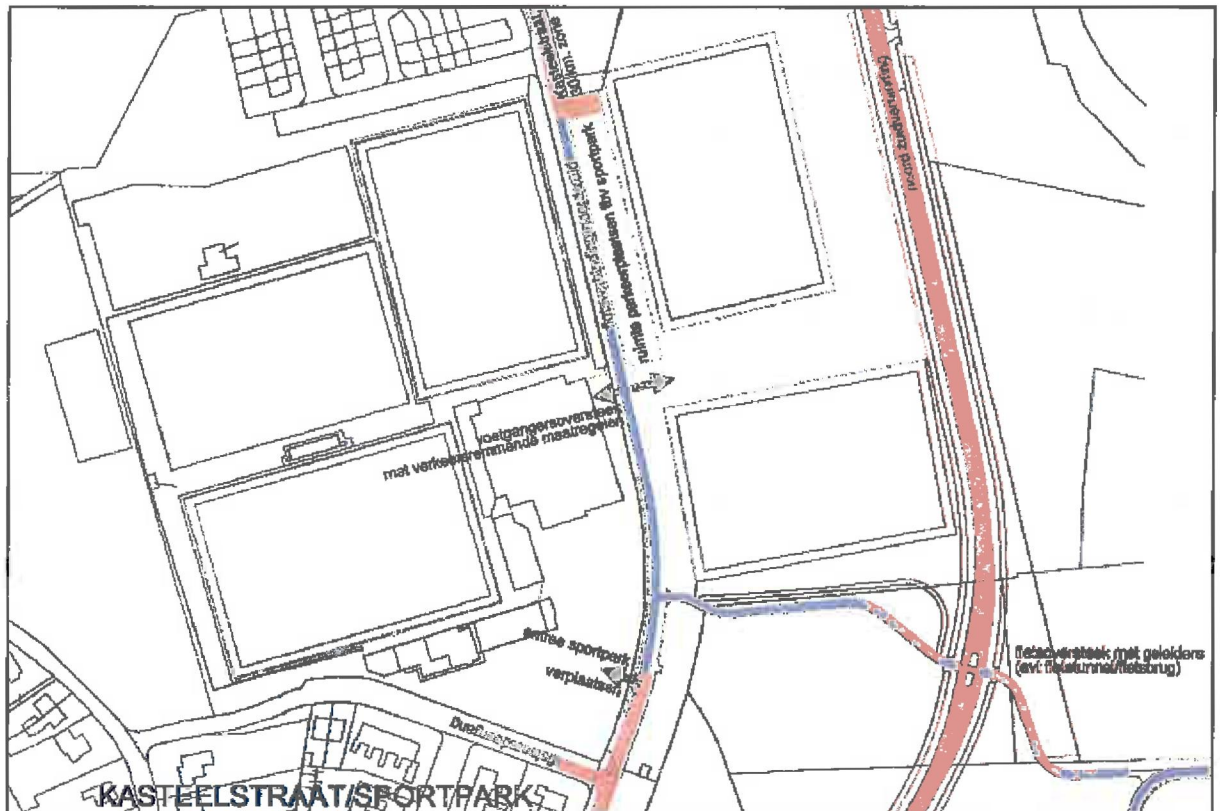
- 6.3.13. Leid doorgaand landbouwverkeer vanuit Marle richting Luttenberg/Haarle om het dorp heen richting Sanatoriumlaan en /of via Koetreeweg.

Bijkomende voordelen

- 6.3.14. Dorpsstraat ontlast van landbouwverkeer.

Concept evaluatie per criterium	Weegfactor	Concept Gemeente		Concept werkgroep	
		Score	Totaal	Score	Totaal
Veiligheid	4				
• Gemotoriseerd verkeer		3	12	3	12
• Fiets verkeer		2	8	2	8
• Verkeersdoorstroming		1	4	2	8
Leefbaarheid	3	1	3	3	9
• Geluid					
• Fijnstof					
Kosten	2	2	4	3	6
Milieu	1	2	2	3	3
• CO ₂					
Totaal			33		46

7.4 Kasteelstraat



Figuur 4: Kasteelstraat

Voorstel

- 6.4.1. Zoals huidige plan met toevoeging van parkeergelegenheid sportpark.
- 6.4.2. Afsluiten voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van sportpark bij oversteek sportpark west/oost.
- 6.4.3. Behoud doorgang fietsverkeer bestaande tracé Kasteelstraat.
- 6.4.4. Verplaatsen entree sportpark zuidzijde naar Kasteelstraat i.p.v. Koemaste.

Voordeel

- 6.4.5. Aaneengesloten sportpark.
- 6.4.6. Parkeerproblematiek tijdens sportevenementen door extra parkeergelegenheid opgelost.
- 6.4.7. Veilige toegang van alle verkeer tot sportpark van alle kanten.
- 6.4.8. Veilige toegang fietsers Reggedal (Huidige voorziening van middengeleiders in NZV ter plaatste van oversteek Reggedal fietspad wordt als acceptabele oplossing beschouwd).
- 6.4.9. Parkeergelegenheid toerisme Reggedal.
- 6.4.10. Elimineert sluipverkeer Koestraat Damstraat (veiligheidsverbetering).

Nadeel

- 6.4.11. Schijnveiligheid door behouden doorgang fietsverkeer bestaande tracé Kasteelstraat.
- 6.4.12. Toename verkeer centraal Hellendoorn door verkeer noordzijde richting

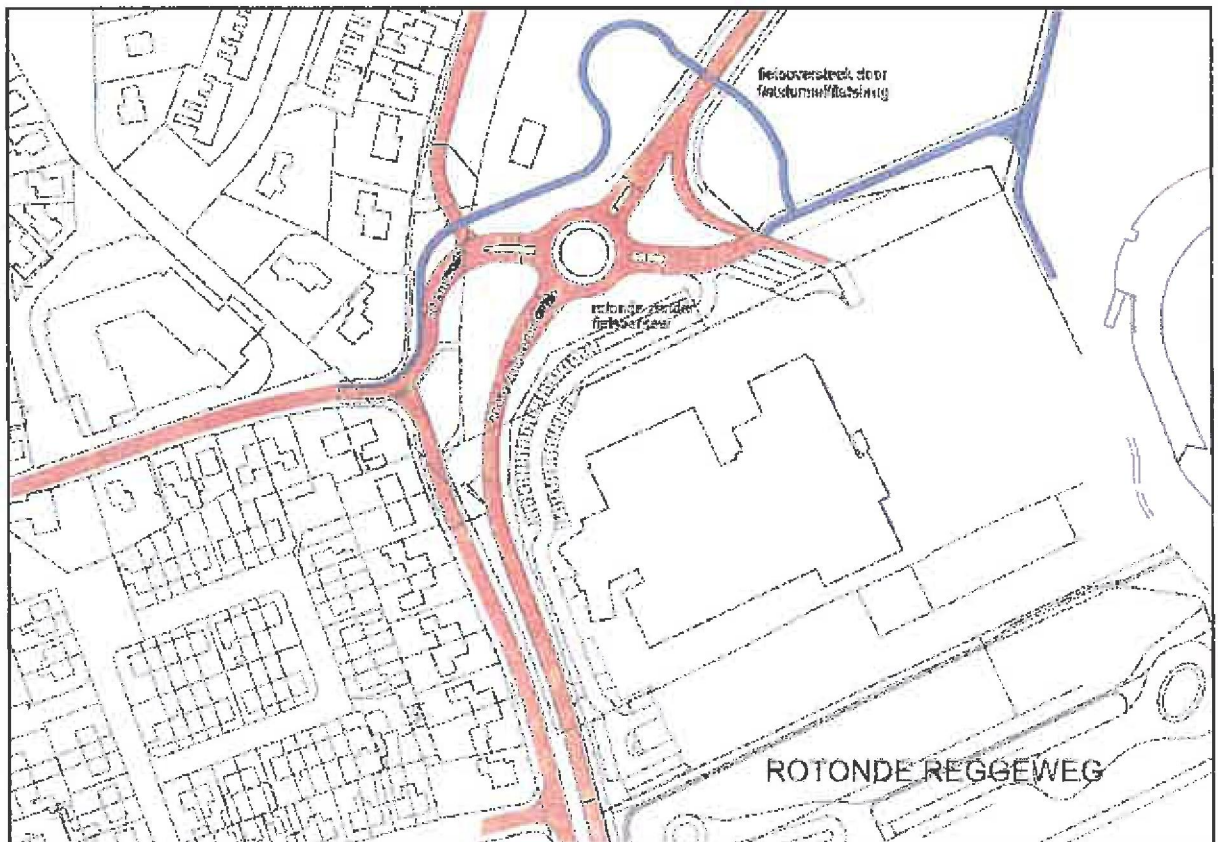
Ninaberlaan en vice versa.

Maatregelen

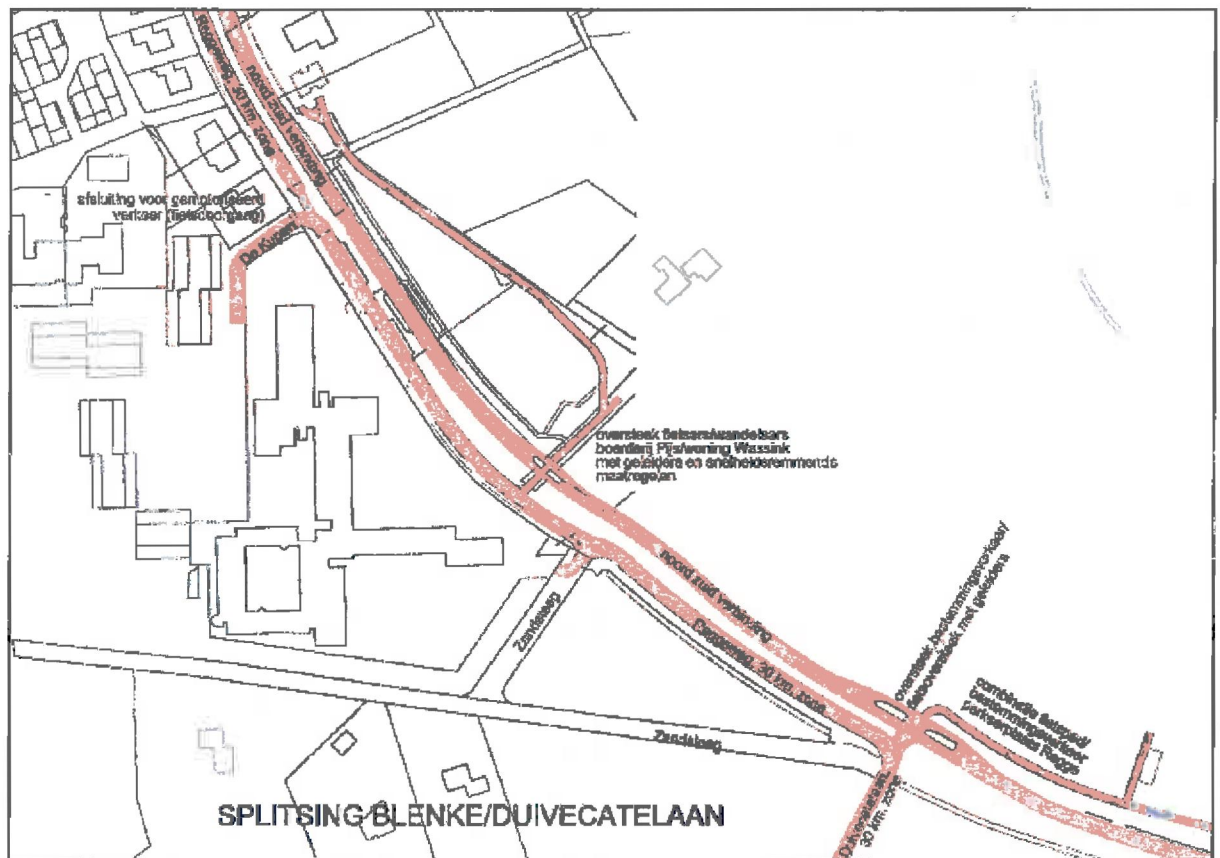
6.4.13. Doorgaand fietsverkeer afremmen bij oversteek sportpark West/Oost d.m.v. passende verkeersmaatregelen.

In de omgeving Kasteelstraat is het sportpark al aangepast. De gronden van o.a. boerderij Podt en Unilever zijn al verworven. Belangrijk voor Hellendoorn en de sportende jeugd is de afsluiting Kasteelstraat met vele voordelen.

7.5 Reggeweg



Figuur 5: Reggeweg ijsfabriek



Figuur 6: Reggeweg Blenke

Voorstel

- 6.5.1. Uitvoeren van NZV tot aan Duivecatelaan.
- 6.5.2. Huidige Reggeweg wordt ventweg (bestemmingsverkeer) inclusief fietspad (30-km zone) tot aan Duivecatelaan met verkeersremmende maatregelen d.m.v. asverspringingen.
- 6.5.3. NZV aan oostzijde en parallel aan ventweg. NZV schuift op over parkeerplaats Unilever.
- 6.5.4. Reggeweg richting Ninaberlaan 30 km-zone (bestemmingsverkeer).
- 6.5.5. Doortrekken van ventweg richting Duivecatelaan en combineren met fietspad waardoor huidige fietspad ter beschikking komt voor NZV.

Voordeel

- 6.5.6. Logistieke verbetering vrachtverkeer van en naar Unilever (24-uurs-productie).
- 6.5.7. Verbetering van leefbaarheid bewoners Reggeweg m.b.t. trillings- en geluidsoverlast.
- 6.5.8. Verbetering verkeersveiligheid voor fietsverkeer Sportpark, Kasteelstraat en Reggeweg tot aan Duivecatelaan.
- 6.5.9. Bezuiniging werkzaamheden Zandsteeg.

Nadeel

- 6.5.10. Mogelijk moet de bomenrij aan de oostzijde van de Reggeweg, van de zandsteeg tot aan de Duivecatelaan plaats maken voor de NZV

Maatregelen
Niet van toepassing.
Bijkomende voordelen
6.5.11. Grondtransactie m.b.t. verleggen van aan- en afvoer routes moeten volgens afspraak met Unilever (de grootste werkgever van dorp Hellendoorn) in 2015 afgerond worden. Deze kunnen nu worden nagekomen.

Concept evaluatie per criterium	Weegfactor	Concept Gemeente		Concept werkgroep	
		Score	Totaal	Score	Totaal
Veiligheid	4				
• Gemotoriseerd verkeer		1	4	2	8
• Fiets verkeer		1	4	2	8
• Verkeersdoorstroming		2	8	2	8
Leefbaarheid	3				
• Geluid		1	3	2	6
• Fijnstof					
Kosten	2	3	3	2	2
Milieu	1	2	2	2	2
• CO ₂					
Totaal			24		34

Recente ontwikkeling:

Op 30 juli 2014 heeft het management van Unilever publiekelijk aangekondigd dat men binnenkort met de uitbreiding Zuidzijde wil beginnen. Het gaat erg goed met Unilever met bijna 10% omzetgroei per jaar. Gevolg meer productie, meer grondstoffen en eindproducten. Meer transportbeweging met grotere vrachtauto's. In de toekomst 24-uurs-productie.

Unilever gaat er vanuit dat de Noord-Zuid rotonde met verplaatsen van de ingang in 2015 uitgevoerd wordt. Het is onlogisch en niet gewenst voor de leefbaarheid het deel Reggeweg na 2020 aan te leggen.

In het voorgestelde alternatieve plan houden we rekening met uitvoering van de Noordzuidverbinding van de Ommerweg tot de Reggebrug. Het in februari 2014 door de gemeente vastgestelde plan houdt op bij de ijsfabriek van Unilever.

In de huidige situatie is de overlast, met name met betrekking tot geluid en trillingen, voor de bewoners van de Reggeweg overmatig door toename van het vrachtverkeer ten gevolge van uitbreiding van de ijsfabriek. De wegconstructie met plateaus van verschillende materialen is ondeugdelijk voor een drukke rondweg waar (meer dan) 50 kilometer per uur gereden wordt.

8 Conclusies

- Het alternatieve plan geeft verbeteringen van de veiligheid en leefbaarheid voor het hele dorp Hellendoorn weer ten opzichte van het door de gemeente vastgestelde plan.
- De aangegeven kostenbesparingen helpen de financiële haalbaarheid van het gehele tracé waardoor de geplande aanleg niet verder uitgesteld hoeft te worden.

Bijlage 1: Criteriaevaluatie en scoringsmethodiek

Om tot een gedegen conceptevaluatie te komen is op basis van een aantal criteria een scoring uitgevoerd per relevante locatie. De systematiek wordt hieronder in chronologische volgorde behandeld.

Stap 1: Kiezen van Criteria

Naar aanleiding van de zorgen van de werkgroep en de financiële uitdagingen van de gemeente zijn de volgende criteria gekozen.

- Veiligheid
Veiligheid omvat overwegingen betreffende snel en langzaam verkeer, ofwel gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer maar ook verkeersdoorstroming gezien over het hele dorp.
- Leefbaarheid
Leefbaarheid omvat overwegingen als geluidsoverlast en overlast van fijnstof.
- Kosten
Met kosten worden de benodigde investeringen overwogen.
- Milieu
Milieu omvat overwegingen met betrekking tot de natuur zoals CO2 uitstoot en fijnstof.

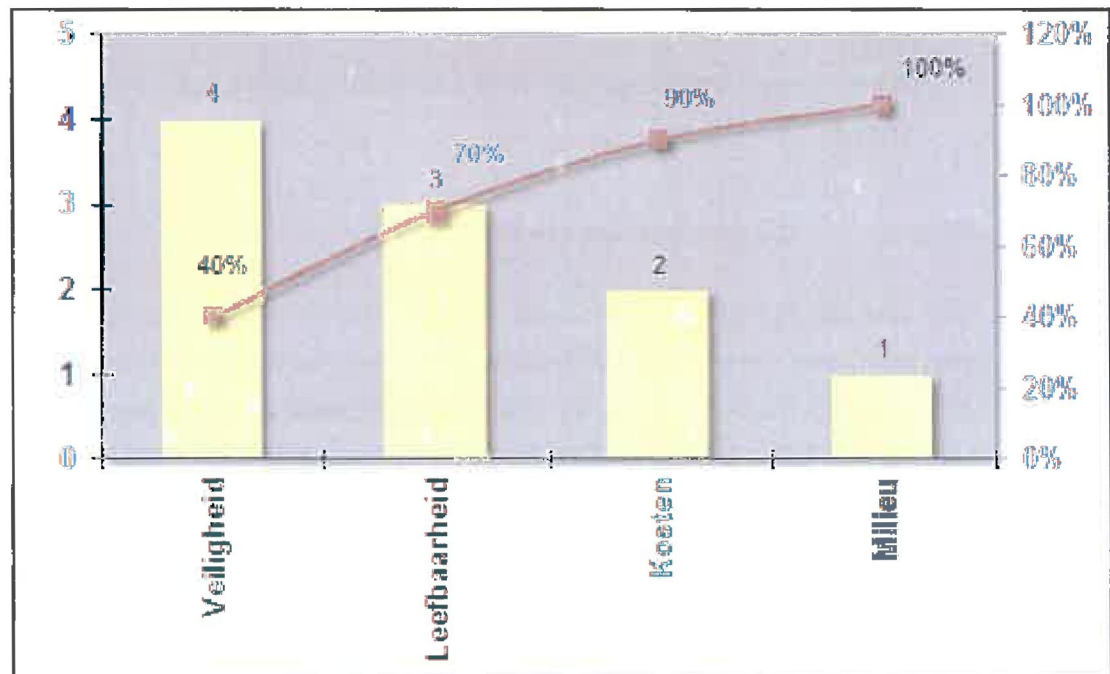
Stap 2: Wegen van de criteria

Om een afweging te maken welk van de criteria het belangrijkste is, is gebruik gemaakt van een criteria evaluatiemethodiek waarbij de criteria ten opzichte van elkaar vergeleken worden. Er is beoordeeld welke van de twee in vergelijking zijnde criteria het belangrijkste is. Omdat elk criterium al is aangewezen als evaluatiecriterium start de weegfactor met 1 punt. Daarbij wordt opgeteld hoe vaak een criterium als belangrijkste criterium uit de vergelijking is gekomen.

Pactsgewijze
vergelijking van criteria

		Veiligheid	Leefbaarheid	Kosten	Milieu
		A	B	C	D
Veiligheid	A				
Leefbaarheid	B	A			
Kosten	C	A	B		
Milieu	D	A	B	C	
		A	B	C	D
Weegfactoren		4	3	2	1

Figuur 7: Resultaat en visuele weergave vergelijking van criteria



Figuur 8: Criteria in volgorde van prioriteit

Stap 3 Bepaal een score-index

Er is gekozen om de concepten van de relevante locaties te beoordelen op drie niveaus, te weten Slecht, Matig en Goed. Dit levert respectievelijk de volgende cijfers, 1, 2 en 3.

Stap 4 Conceptevaluatie en scoring

De relevante locaties en alternatieven kunnen nu vergeleken worden op basis van de gewogen criteria en wordt weergegeven in onderstaande tabel. Specifieke uitleg kan worden gegeven per criterium indien dit nodig is.

Concept evaluatie per criterium	Weegfactor	Concept Gemeente		Concept werkgroep	
		Score	Totaal	Score	Totaal
Veiligheid	4				
• Gemotoriseerd verkeer					
• Fiets verkeer					
• Verkeersdoorstroming					
Leefbaarheid	3				
• Geluid					
• Fijnstof					
Kosten	2				
Milieu	1				
• CO ₂					
Totaal					

Stap 5 Eindevaluatie

Het concept met het hoogst aantal punten krijgt de voorkeur voor verdere verwerking / afhandeling.

Bijlage 2: Werkgroep Burgerparticipatie Verbetering NZV Nu

Locatie	Naam
Dorpsraad	Gerard Mensink Han Scholten
Reggeweg	Thale Roosien
VV. Hellendoorn	Gerard ter Horst
Kasteelstraat	Jan Haarhuis
Schuilburgerweg	Rudy Krukkert
De Höfte	Wim Kleinjan Gregor Jannink
Ommerweg	Werner Temmink
Hellendoorn-Noord	Wilfret Schutte Bas Roeloffzen
Met Medewerking van:	
<ul style="list-style-type: none"> • Marcel Schuurman voor de grafische weergave. • Dolf Maris voor verkeerskundig advies. 	