



Aan de raad

Samenvatting:

In het kader van de afspraken tussen de gemeente en Rijkswaterstaat ter verbetering van de verkeersveiligheid op de N35 tussen Haarle en Nijverdal, is het noodzakelijk om zo spoedig mogelijk de uitwerking van de maatregelen ter hand te nemen. Uw raad wordt daarbij voorgesteld in te stemmen met een variant die uitgaat van twee fiets-/wandelverbindingen over rijksweg 35. De motivering voor deze variant is breed: inhoudelijk geeft deze variant invulling aan diverse gemeentelijke ambities op het gebied van recreatie, toerisme, mobiliteit en economie, zoals opgenomen in o.a. de strategische visie. Voorts geldt dat de belangrijkste stakeholders in het gebied voor twee verbindingen pleiten. En ten slotte speelt mee dat op dit moment de subsidiemogelijkheden zodanig zijn verruimd dat de eigen gemeentelijke bijdrage naar verwachting relatief zeer beperkt kan blijven en deze variant per saldo het meest kosteneffectief en financieel-maatschappelijk verantwoord is. Met dit voorstel vragen we om voor het brede pakket aan veiligheidsmaatregelen de verdere voorbereidingen te mogen doen om meer inzicht te krijgen in de precieze opgave en kosten. Wij zullen later uw raad nog een voorstel voorleggen waarin uitvoering, financiële consequenties en dekkingsmogelijkheden worden afgewogen, waarna finale besluitvorming kan plaatsvinden.

Opdracht:

Met Rijkswaterstaat is de bestuurlijke afspraak gemaakt dat de gemeente Hellendoorn uiterlijk 31-12-2019 diverse veiligheidsmaatregelen op het traject van de N35 tussen Haarle en Nijverdal heeft gerealiseerd. Bij de uitwerking van die maatregelen bleek dat het mogelijk is om tegen relatief beperkte gemeentelijke kosten, een aanzienlijke breder pakket aan maatregelen te realiseren, waarbij - naast de veiligheidsmaatregelen - ook diverse opgaven uit de omgevingsvisie gerealiseerd kunnen worden. Ons college heeft dit bredere pakket vastgesteld als uitgangspunt voor de maatregelen en vraagt uw raad door middel van dit voorstel dat nu ook te doen. Als de plannen verder zijn uitgewerkt zullen wij nog met een voorstel komen, waarin de financiële consequenties en dekkingsmogelijkheden worden aangegeven.

Aanleiding:

De directe aanleiding van dit voorstel ligt in de uitvoeringsovereenkomst met Rijkswaterstaat en de stringente noodzaak om de verkeersveiligheid op de N35 te verbeteren. Daarbij is van belang dat in de afspraken met Rijkswaterstaat is uitgegaan van één brug voor fietsers en voetgangers, als compensatie voor het saneren van alle gelijkvloerse oversteken en erfaansluitingen. Ons college ziet kansen om niet één maar twee ongelijkvloerse oversteken over de N35 te realiseren evenals een nieuwe verbinding over het spoor, net ten westen van Nijverdal. Voor dit bredere pakket aan maatregelen als uitgangspunt voor de uitwerking vragen wij nu instemming van uw raad. Later, als de plannen verder zijn uitgewerkt, zal uw raad nog een voorstel worden voorgelegd waarin uitvoering, financiële consequenties en dekkingsmogelijkheden worden afgewogen en finale besluitvorming hierover kan plaatsvinden.

Doelstelling:

De directe doelstelling van de maatregelen is een verbetering van de verkeersveiligheid op de N35. Met het verbrede pakket aan maatregelen kunnen veel meer doelstellingen worden gerealiseerd, namelijk:

- Het doortrekken van de F35 naar de Parse Poort;
- Het verbinden van het Nationaal Park De Sallandse Heuvelrug met de Hellendoornse berg;
- Het verminderen van de barrièrewerking van de N35;
- Het uitbouwen en versterken van steunpunt de Parse 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 versterken van de lokale economie zowel bij de Paarse Poort als in de kernen Nijverdal en Haarle;
- Het stimuleren van welzijn en gezondheid.

Dit betreft allemaal doelen en ambities die zijn opgenomen in diverse gemeentelijke beleidsplannen. Volledigheidshalve doen wij u als bijlage 1 het overzicht toekomen dat wij hebben opgesteld t.b.v. de opiniërende bespreking met de commissie Grondgebied (GGB) op 21 februari jl.

Bij dit overzicht van ambities en doelstellingen werd tijdens de opiniërende bespreking met de commissie GGB vanuit de commissie een drietal opmerkingen gemaakt waar wij hier kort op willen reageren:

- In de eerste plaats werd opgemerkt dat de beoordelingslijst 'te mooi leek om waar te zijn' gezien alle positieve oordelen bij variant 3. Daarover kan worden opgemerkt dat de beoordelingscriteria uit diverse door uw raad vastgestelde beleidsstukken komen; daarnaast speelt een rol dat een aantal kwesties in meerdere beleidsdocumenten terugkomt. De lijst lijkt daarmee inhoudelijk wellicht groter dan dat hij is. In essentie gaat het om de volgende vier zaken: voltooiing van de F35, het versterken van de Paarse Poort, het verminderen van de barrièrewerking van de N35 en het verbinden van noord en zuid. Dat variant 3 hierop goed scoort is precies de reden waarom deze variant onze sterke voorkeur geniet!
- Een tweede opmerking stelde dat het beoordelingskader selectief zou zijn, met als motivering dat variant 3 (met fietsers via de F35 over de Piet Heinweg) niet zou voldoen aan de ambitie om vanuit de Paarse Poort meer bezoekers naar het centrum te verleiden. Hierover kan worden opgemerkt dat bij variant 3 alle regionale recreatieve fietsroutes via de Paarse Poort worden geleid en er daardoor op dat punt dus meer bezoekers en passanten zullen komen dan thans het geval is. Daarmee is de verwachting gerechtvaardigd dat een deel van die extra bezoekers en passanten het centrum zullen willen bezoeken, zeker als ook die verbinding wordt verbeterd en de bewegwijzering hier op wordt aangepast (Nijverdal-F35 en Nijverdal-centrum). Variant 3 scoort – samen met variant 1- op deze ambitie in ieder geval dus beter dan variant 2 (tunneltje Rendac).
- Een derde opmerking ten slotte had betrekking op de functie van het recreatieve netwerk. Er werd gesproken van een oplossing 'voor toeristen' in plaats van voor onze eigen inwoners. Dit is niet terecht. Onderzoek van MarketingOost (een partij die met marketingexpertise en specifieke kennis van de regio de regionale economie probeert te versterken) toont aan dat in Overijssel 85-90% van de toeristische fietsers uit de eigen regio komt. Hieruit kan met stelligheid worden geconcludeerd dat het een samenhangend en veilig fietsnetwerk zeker ook voor de lokale en regionale inwoners een belangrijke functie vervult.

Mogelijke oplossingen:

Er zijn drie varianten besproken met stakeholders en gepresenteerd aan de bevolking. Een overzicht van deze varianten, met voor- en nadelen, is opgenomen in bijlage 2.

Gezien de positieve effecten heeft ons college een sterke voorkeur voor variant 3. De kosten van deze variant zijn geraamd op ca. € 6,7 mln. (dit is inclusief 10% onvoorzien). Omdat nog geen VO is uitgewerkt en nog niet de verkabeling van de 110kV in detail is geraamd, is dit bedrag indicatief. Op dit moment is tijdelijk het subsidiepercentage voor de F35 verhoogd naar 80% en bespreken we thans met de provincie de varianten om te verkennen hoe deze het best binnen de subsidievoorwaarden passen. Uitgaande van een subsidiepercentage van 80% over het deel van de kosten die zijn toe te schrijven aan de F35 zou dat voor de realisatie van variant 3 een gemeentelijke bijdrage vragen van tussen de € 0,5–1,0 mln. Wij proberen de bijdrage te beperken door extra externe middelen te krijgen en werk-met-werk te maken. Een voorstel voor de financiële dekking wordt aan uw raad voorgelegd als de kosten en bijdragen meer in detail bekend zijn.

Van groot belang bij de financiële consequenties is overigens ook de vraag of de gemeente bereid is om de afspraken m.b.t. de F35 en de overige beleidsambities (zoals het versterken van de

Paarse Poort en het verbinden van het noordelijke en zuidelijke deel van de Sallandse Heuvelrug) al dan niet in te vullen. Alleen variant 3 houdt daar rekening mee en variant 1 deels, omdat in die variant een deel van de verbinding naar de Paarse Poort wordt gerealiseerd. Variant 2 houdt in het geheel geen rekening met de F35. Dit betekent dat – bij een latere realisatie van de F35 – nog rekening gehouden moet worden met een extra gemeentelijke bijdrage als wordt gekozen voor variant 1 of 2. Bij variant 2 is dit dus bovenop de extra bijdrage van circa € 1,0 mln. die nodig is voor de bouw van sec de tunnel.

Voorgestelde oplossingen:

Wij stellen voor om variant 3 als uitgangspunt voor de maatregelen vast te stellen. Hiervoor zijn drie overwegingen:

- Variant 3 biedt de meeste kwaliteit en veiligheid: twee oversteken over de rijksweg én een extra oversteek over het spoor (minder barrièrewerking), een verbeterd fietsnetwerk in dit deel van de Sallandse Heuvelrug en van Haarle naar de Paarse Poort en versterking van de Paarse Poort. Daarmee geeft deze variant invulling aan een groot aantal door uw raad vastgestelde beleidsambities.
- Onder beheerders en gebruikers heeft deze variant het meeste draagvlak. Zie bijlage 3 voor een korte samenvatting van de inspraakreacties tijdens de opiniërende bespreking door de commissie GGB.
- De noodzakelijke gemeentelijke bijdrage is naar verwachting even groot als bij variant 2, terwijl die variant veel minder kwaliteit biedt, veel minder aansluit op de strategische omgevingsvisie en door ruimtegebruik waarschijnlijk niet realiseerbaar is zonder aanpalende gronden aan te kopen (waardoor de kosten nog hoger worden). Bij het completeren van de F35 in onze gemeente, zijn de kosten voor variant 3 per saldo *lager* dan die bij variant 1 en 2, (zie tabel) waardoor variant 3 het meest financieel-maatschappelijk verantwoord is.

	kosten variant	gemeentelijke bijdrage (o.b.v. 80% subsidie F35)	latere gemeentelijke investering fietsbrug F35	totale gemeentelijke kosten
variant 1	2,9	n.v.t.	0,8-1,6	0,8 - 1,6
variant 2	3,4 - 3,9	0,5 - 1,0	1,0 - 2,1	1,5 - 3,1
variant 3	6,1 - 6,7	0,5 - 1,0	n.v.t.	0,5 - 1,0

(alle bedragen in € mln.)

Hiernaast zijn er economische effecten. In een onafhankelijk onderzoek (18INK00741) 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 € 1,2 miljoen per jaar.

De kosten voor de verdere voorbereiding van variant 3 dekken we voor 50% door subsidie aan te vragen bij de provincie voor de F35. De overige 50% dekken we uit het budget voor veiligheidsmaatregelen N35.

Burger- en overheidsparticipatie:

Bij het inventariseren en bespreken van (het belang van) routes over de Sallandse Heuvelrug is om redenen van inhoudelijke kwaliteit en een zorgvuldige afweging van belangen, gesproken en samengewerkt met zowel beheerders als gebruikers van het gebied. Tijdens die sessie bleken beroepsorganisaties als Staatsbosbeheer, Wandelnet en Routenetwerken Twente enthousiast over het plan. Ook fietstourclub cc'75 (500 leden) was enthousiast en sprak een voorkeur uit voor variant 3. Bewoners en andere organisaties waren gematigd enthousiast omdat er nog enkele voor hen belangrijke zaken nader onderzocht en geconcretiseerd moeten worden. Dat betrof vooral de situaties rond de Tunnelweg en de Stationsweg in Haarle (waarover inmiddels besluitvorming is geweest).

Communicatie:

De varianten zijn op twee inloopbijeenkomsten gepresenteerd aan de bevolking, op 12 februari in Nijverdal en op 14 februari in Haarle. Daarna is het plan opiniërend besproken in de commissie GGB op 21 februari jl.

Nadat het Voorlopig Ontwerp (VO) gereed is (medio 2018), zal er wederom communicatie plaatsvinden en zullen inspraakreacties waar mogelijk worden meegenomen in het DO.

Planning:

De veiligheidsmaatregelen zijn leidend en moeten vóór 1 januari 2020 gereed zijn. Dat betekent dat dit jaar de maatregelen moeten worden voorbereid en uitgewerkt, waarna eind 2018/begin 2019 aanbesteding kan plaatsvinden en medio 2019 de uitvoering. Voor de fietsbrug over het spoor is de verkabeling van de 110kV-hoogspanning maatgevend. Op de planning van netbeheerder TenneT is vrijwel geen invloed uit te oefenen. Uit eerste gespreken blijkt dat men in zijn algemeenheid rekening houdt met 1,5 á 2 jaar voorbereidingstijd. Dit betekent dat de bouw van het tweede deel van de fietsbrug (het deel over het spoor) zeer waarschijnlijk niet eerder dan in 2020 kan plaatsvinden. De bouw van het eerste deel van de fietsbrug (over de N35) kan wél voor 2020 plaatsvinden, mits de voorbereidingen daarvoor nu weer ter hand kunnen worden genomen.


Concept Besluit:

1. Variant 3 (verbrede variant) vaststellen als uitgangspunt voor de verbinding van noord en zuid van de Sallandse Heuvelrug (tussen de Parse Poort en Oude Deventerweg).
2. Het college verzoeken variant 3 verder uit te werken en met een voorstel te komen waarin uitvoering, financiële consequenties en dekkingsmogelijkheden worden afgewogen.

Nijverdal, 9 mei 2018

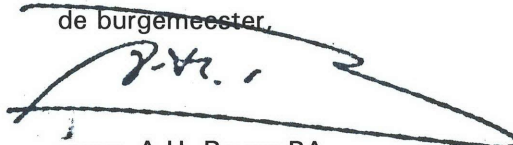
Burgemeester en Wethouders van Hellendoorn,

De secretaris



drs. R.J.P. Willemsen,

de burgemeester,



mevr. A.H. Raven BA,

Advies commissie(s):

De commissie grondgebied stemt er mee in dat het voorstel wordt voorgelegd aan de raad van 12 juni 2018. De fractie van de VVD is van mening dat het voorstel niet aan de raad kan worden voorgelegd.

Nr. 18INT01117

Nijverdal, 12 juni 2018


Aldus besloten,

De raad van Hellendoorn,

De griffier



de voorzitter



Bijlagen:

1. Beoordeling varianten in relatie tot beleidsambities
2. Mogelijke oplossingen (beschrijving varianten)
3. Samenvatting inspraakreacties commissie GGB 21 februari 2018

BIJLAGE 1: BEOORDELING VARIANTEN I.R.T DIVERSE BELEIDSAMBITIES

	1	2	3	
				1. Aanpassing door verkeersveiligheidsmaatregelen N35
				2. Aanpassing met tunnel ter plaatse van Klinkenbeltweg (Rendac)
				3. Aanpassing door uitvoering voorkeursvariant 'de nieuwe verbindingen'
<u>Uitvoeringsovereenkomst N35, deeltraject Nijverdal/maatregel 24, 17INK02188</u>				gebeurt in alle varianten
• Aanleggen parallelvoorziening en opheffen erfaansluitingen N35	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	gebeurt in alle varianten
• Afsluiten zijaansluitingen op N35	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3 scoort beter dan 1 en 2 omdat in 1 en 2 maar 1 oversteek komt, met een grote kans op illegaal oversteken elders op het tracé
• Opheffen oversteken en creëren nieuwe veilige verbinding			<input type="radio"/>	alle varianten voldoen
• Verbeteren Eurorap knelpunt van 2 naar 3 sterren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
<u>Masterplan F35 (10-03-2015) 15INT00676 en 15INK05756</u>				
• Verbinding F35 met Nationaal Park Sallandse Heuvelrug / Paarse Poort			<input type="radio"/>	Verbinding is er alleen in 3
• Directe verbinding tussen publiekstrekken en Twentse dorpen en steden			<input type="radio"/>	scoort beter omdat alleen hier er redelijke directe verbindingen ontstaan, deels via de F35
<u>Stimuleringsagenda (11-10-2016), 16INT03542</u>				
• Optimaliseren van interne recreatieve verbindingen			<input type="radio"/>	3 scoort beter omdat hier een doorgaande lusstructuur ontstaat
• Optimaliseren van verbindingen naar de Noordrand van de NP Sallandse Heuvelrug			<input type="radio"/>	3 scoort beter omdat hier 2 verbindingen worden gerealiseerd en in de andere varianten 1.
• Veilige overstreek over de N35			<input type="radio"/>	3 scoort beter omdat 1 oversteek (var. 1 en 2) risico geeft van illegaal oversteken
• Uitkijktoren (eventueel combineren met recreatief medegebruik)			<input type="radio"/>	3 scoort beter omdat alleen hier de uitkijktoren direct ontsloten wordt en er een verbinding met het bezoekerscentrum is
<u>Masterplan (02-02-2016) 15INT04212</u>				
• Aanbrengen van een landmark			<input type="radio"/>	Alleen 3 biedt kans voor realisatie van een 'natuurlijk' landmark
<u>Omgevingsvisie Natuurlijk Avontuurlijk (28-01-2014), 14INT00407</u>				
• Recreatieve attracties/verblijfsrecreatie en recreatieve mogelijkheden sterker verbinden met de kwaliteiten van de omgeving			<input type="radio"/>	3 scoort beter vanwege de lusstructuur en benutting van t Ravijn
• Voor veiligheid en recreatieve/natuurlijke beleving zou een fiets- en voetgangerverbinding (bijvoorbeeld een fly over) een uitkomst zijn, bij voorkeur in de buurt van de Paarse Poort (p77)			<input type="radio"/>	3 scoort beter omdat alleen hier een verbinding nabij de Paarse Poort is
• Spin off vanuit buitencentrum en Avonturenpark			<input type="radio"/>	3 scoort beter, omdat het buitencentrum en Avonturenpark ontsloten worden
• Promoot de gemeente Hellendoorn door identiteit te versterken			<input type="radio"/>	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.			<input type="radio"/>	3 scoort beter omdat diverse stakeholders aangaven ten minste 2 verbindingen te willen
•				
<u>Noordrand (04-05-2010), 10INT00641</u>				
• Wegnemen van barrières tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de Heuvelrug			<input type="radio"/>	3 scoort beter omdat met variant 1 en 2 (1 oversteek) de barrierewerking juist toeneemt t.o.v. huidige situatie

BIJLAGE 2: BESCHRIJVING MOGELIJKE OPLOSSINGEN

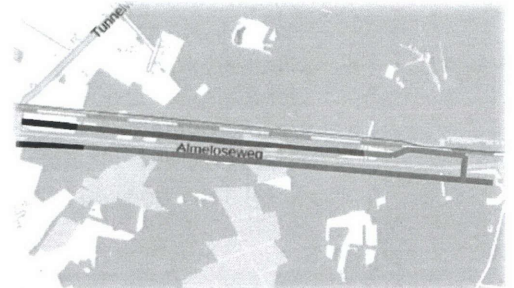
In alle varianten:

- De aanleg van een parallelweg voor alle verkeer tussen de Tunnelweg en Rendac, ter ontsluiting van de woningen en Rendac.
- De aanleg van een parallelweg tussen de Stationsweg en Paarse Poort, deels bestemd voor alle verkeer (ter ontsluiting van de natuurcamping Twilhaar) en deels voor landbouw- en fietsverkeer. Doorgaand autoverkeer wordt geweerd met een sluis.

Variant 1: fietsbrug over de N35 t.h.v. de Sallandse Berg

Voordelen:

- Past in plannen om F35 door te trekken naar de Paarse Poort.
- Bundelt routes via en versterkt daarmee de Paarse Poort.
- Geen extra gemeentelijke financiële bijdrage nodig (past binnen € 2,9 mln. "veiligheidsgeld").



Nadelen:

- Omdat er aan de westzijde van het gebied geen oversteek meer aanwezig is, wordt hier de bereikbaarheid en toegankelijkheid verslechterd.
- Alle gebruikers worden gecombineerd op één route.
- Kans op illegaal oversteken elders op de N35 omdat afstand tot Tunnelweg te groot is.
- Barrièrewerking neemt toe in plaats van af.
- Geen verbetering van de verbinding Paarse Poort-De Pas-Haarle.
- Bij realisatie van de F35 is later nog ca. € 0,8 -1,6 mln. gemeentelijke bijdrage benodigd.

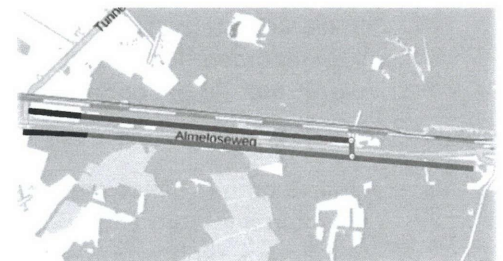
Variant 2: tunnel bij Rendac

Voordelen:

- Sluit maximaal aan op de bestaande routestructuren.
- Iets centralere ligging dan variant 1.

Nadelen:

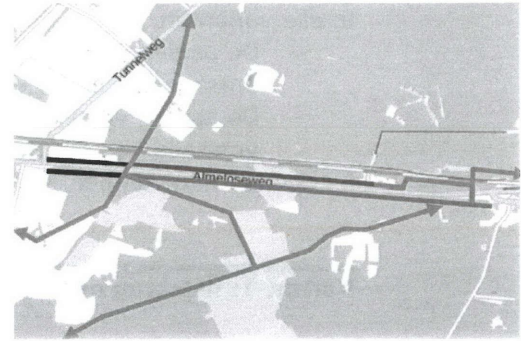
- Omdat er aan de westzijde van het gebied geen oversteek meer aanwezig is, wordt hier de bereikbaarheid en toegankelijkheid verslechterd.
- Alle gebruikers worden gecombineerd op één route.
- Kans op illegaal oversteken elders op de N35.
- Barrièrewerking neemt toe in plaats van af.
- Geen versterking van Paarse Poort.
- Geen verbetering van de verbinding Paarse Poort-De Pas-Haarle.
- Sociale onveiligheid (lengte tunnel ca. 30m).
- Aantakking van parallelweg op tunnel waarschijnlijk niet mogelijk, waardoor steile hellingen ontstaan.
- Mogelijk zijn grondaankopen nodig.
- Kan waarschijnlijk niet binnen het veiligheidsbudget worden gerealiseerd (€ 2,9 mln.) waardoor gemeentelijke financiële bijdrage nodig is (€ 0,5-1 mln.).
- Bij realisatie van de F35 is later nog ca. EURO € 1 - 2,1 mln. gemeentelijke bijdrage benodigd.



Variante 3: verbrede variant (fietsbrug bij Oude Deventerweg en fietsbrug t.h.v. de Sallandse berg, over weg én spoor en verbeteren van enkele aansluitende fiets-/voetgangersverbindingen)

Voordelen:

- Realiseert de doortrekking van de F35 naar Paarse Poort.
- Bundelt routes via en versterkt daarmee de Paarse Poort.
- Door twee oversteken een goede bereikbaarheid Sallandse Heuvelrug (westelijk en oostelijke deel).
- Goede verbinding van noordelijk en zuidelijk deel Sallandse Heuvelrug (geen toename barrièrewerking).
- Biedt kans op realisering van een 'natuurlijk' landmark
- Spreiding van routes
- Veilige overstek Oude Deventerweg (als onderdeel van regionaal recreatief netwerk)
- Oude Deventerweg wordt alternatief voor fietsen op Tunnelweg
- Komt tegemoet aan de wens van de belangrijkste stakeholders in het gebied



Nadelen:

- Vraagt een gemeentelijke bijdrage van € 0,5 - 1 miljoen.

NB:

Recentelijk hebben drie zeer ernstige ongevallen plaatsgevonden op de N35 op ongeveer dezelfde locatie (nabij Rendac). Dit betrof ongevallen waarbij verkeer op de verkeerde weghelft kwam waardoor frontale aanrijdingen ontstonden. De maatregelen in de drie varianten houden geen rekening met het voorkomen van dit type ongevallen. Uit onderzoek door de politie is overigens gebleken dat de drie betreffende ongevallen in oorzaak geen enkele overeenkomst vertonen. Niettemin, door een (fysieke) rijrichtingscheiding kunnen deze ongevallen wel voorkomen worden, maar daarvoor is een verbreding van de rijbaan noodzakelijk, en daarmee is in de afspraak met Rijkswaterstaat geen rekening gehouden.

In enige mate wordt overigens wel de (indirecte) oorzaak van de ongevallen bij Rendac weggelaten. In 1 geval had de oorzaak een relatie met in- uitvoegend verkeer bij Rendac. Dit wordt met de beoogde maatregelen onmogelijk, aangezien alle Rendac-verkeer via de parallelweg wordt geleid.

Voorts brengt Rijkswaterstaat op korte termijn, naar verwachting medio dit jaar, glasbolreflectoren aan op dit wegvak. De glasbolreflectoren geven het midden van de weg aan en helpen ook de bestuurder te attenderen als deze door onoplettendheid over het midden van de weg komt.

BIJLAGE 3: SAMENVATTING INSPRAAKREACTIES OPINIËRENDE BESPREKING COMMISSIE GGB 21-2-2018

INSPREKERS COMMISSIE GGB

- **Fietsersbond (H. Olthof, inspraakreactie commissie GGB):**
Voorkeur voor variant 3, vanwege verkeersveiligheid en comfortabele hellingen. Diverse suggesties voor F35 en pleit voor voetpad op brug.
- **Routenetwerken Twente (H. van der Heuvel, inspraakreactie commissie GGB)**
Voorkeur voor variant 3. Bundeling met Paarse Poort is zeer gewenst (informatie, overstap, parkeren) en 2 oversteken met oog op rondgangen (gewenst met oog op beleving Sallandse Heuvelrug). Alleen oversteek bij Rendac werkt niet voor routenetwerken.
- **H. Felix (inspraakreactie commissie GGB)**
Voorkeur voor variant 2. Meest logisch en past beste in diverse structuren. Doet suggestie voor een wandelpromenade van het buitencentrum naar de noordkant.
- **PB Haarle (J. Disselhorst, inspraakreactie commissie GGB)**
Vindt proces onzorgvuldig en onvolledig. Vindt variant 1 en 2 absoluut niet reëel en denk dat er een spelletje wordt gespeeld om zo bij variant 3 uit te komen. Maar hoe meer oversteken hoe beter, maar variant 3 ook niet ideaal (te veel routes gebundeld). Vindt route Oude Deventerweg een 'zomerverbinding'.
- **Stichting Wandelnet (E. Giesbers, inspraakreactie commissie GGB)**
Voor variant 3. Variant 1 en 2 geven meer barrièrewerking, terwijl die juist verminderd moet worden. Maar ook in variant 3 is barrièrewerking nog te groot. Stichting Wandelnet pleit voor variant 3-Plus (variant 3 met nog een extra loopbrug nabij Rendac).

OVERIGE INSPRAAKREACTIES

- **Natuurcamping Twilhaar (Egbert Toorenbeek, per mail 21 februari):**
Voorkeur voor variant 3, geen nadere motivatie
- **B. Spaan (Vrijwilliger Paardrijnetwerk Twente, schriftelijke reactie 19-2-2018)**
Spoorovergang Oude Deventerweg wel geschikt voor ruiters, maar niet voor menners. Geldt ook voor tunnel Rendac. Beogde bajonet in Tunnelweg niet geschikt voor menners. Vraagt voorts aanpassing bocht Bonteweg (scheelt anderhalf uur omrijden).
- **Staatsbosbeheer (brief 19-2-2018 aan B en W en raad)**
Voor variant 1 of 3, i.v.m. routing langs Paarse Poort en best passend binnen de gewenste zonering.
- **Fiets Tour Club cc'75**
Sterke voorkeur voor variant 3, vanwege parkeren bij Paarse Poort (blauwe route) en omdat parkeren bij Rendac (Paarse route) vervalt.