

Nr.	Locatiebeschrijving	Termijn	Omschrijving aandachts-/pluspunt(en)	Ideeën van de participatiegroep	Voorstel	Categorie	Hoofdfietsnetwerk
1	Het Anem (bij kruising met Jan Meesterweg)	N.v.t.	1. Veiligheid: Veel auto's en vrachtverkeer op de route tussen Wijhe en Zwolle, dat zich met het fietsverkeer mengt.	Geen voorstel ontvangen vanuit de participatiegroep.	- Geen aanpassingen nodig. Op korte termijn is aanpassing van de weg niet noodzakelijk, de straat functioneert voldoende.	-	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
1	Het Anem (bij kruising met Jan Meesterweg)	Lang	1. Veiligheid: Veel auto's en vrachtverkeer op de route tussen Wijhe en Zwolle, dat zich met het fietsverkeer mengt.	Geen voorstel ontvangen vanuit de participatiegroep.	- Monitoren: Advies om de situatie te blijven monitoren. Indien nodig kan er een onderzoek worden ingesteld of de verkeersveiligheid op dit kruispunt in gevaar komt en welke mogelijkheden er zijn om het gemotoriseerd verkeer (gedeeltelijk) te scheiden van het fietsverkeer.	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
2	De Brabantse Wagen	Lang	1. Veiligheid en gemak: weg voldoet niet aan de eisen voor een hoofdfietsroute.	Geen voorstel ontvangen vanuit de participatiegroep.	- Ontwikkelen van een volwaardige fietsroute Bij groot onderhoud van deze weg is het wenselijk de route als volwaardige hoofdfietsroute in te richten, zodat snelle fietsers tussen Zwolle en Deventer langs Wijhe kunnen fietsen in plaats van door het centrum (via de Langstraat).	Maatregel bij onderhoud	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
3	Oranjelaan (bij kruising met Wihendaalseweg)	Kort	1. Veiligheid: Smal wegdeel en onduidelijke voorrangssituatie.	Geen voorstel ontvangen vanuit de participatiegroep.	- Directe doorgang fietsers verbeteren indien mogelijk Voor een hoofdfietsroute is een versmalling waar fietsers geen directe doorgang hebben niet wenselijk. Daarom is het advies onderzoek te doen naar de mogelijkheden om hier meer ruimte voor fietsers te creëren. Onderzoek is nodig gezien ruimte en inname van ruimte voor groen.	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
4	Spoorwegovergang Stationsweg-Prins Bernhardlaan	N.v.t.	1. Veiligheid: Auto's rijden hier relatief hard.	- Veiligheid. De 30 km/h-zone op de Prins Bernhardlaan: De inrichting van de weg aanpassen of snelheidsremmers toevoegen zodat auto's hun snelheid verlagen en zodat er echt 30 km/h wordt gereden.	- De weg voldoet aan de inrichtingskenmerken Er zijn geen directe aanpassingen noodzakelijk op deze route. De weg voldoet aan de inrichtingskenmerken en is geen hoofdfietsroute op korte termijn.	-	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk
4	Spoorwegovergang Stationsweg-Prins Bernhardlaan	Lang	1. Veiligheid: Auto's rijden hier relatief hard.	- Veiligheid. De 30 km/h-zone op de Prins Bernhardlaan: De inrichting van de weg aanpassen of snelheidsremmers toevoegen zodat auto's hun snelheid verlagen en zodat er echt 30 km/h wordt gereden.	- Nader onderzoek op lange termijn in koppeling met de ontwikkelingen in Wijhe Noord Met de ontwikkelingen in het noorden van Wijhe zal onderzoek gedaan moeten worden naar de functie en vormgeving van deze weg, mogelijk dat er op dat moment andere keuzes gemaakt moeten worden.	Maatregel bij geplande ontwikkeling	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
5	Kruising Stationsweg-De Bongerd (Mijnplein)	Kort	1. Veiligheid: Rond het begin en einde van een schooldag is hier veel autoverkeer. Het is een schoolzone, maar auto's staan vaak tijdelijk vlakbij of op het kruispunt geparkeerd. Daarnaast rijden auto's hier relatief hard. Met name voor kinderen die op de fiets naar school komen zorgt dit voor gevaarlijke situaties. Het gebied is nauwelijks herkenbaar als een schoolzone.	- Schoolzone beter herkenbaar maken met bebording. - Schoolzone iets uitbreiden (momenteel parkeren mensen ook soms nét erbuiten, maar dat zorgt alsnog voor onveilige situaties). - Handhaving. Fout (tijdelijk) geparkeerde auto's in de schoolzone beter handhaven.	- Schoolzone beter herkenbaar Voor de korte termijn (tot opening Kindcentrum) is het advies om de markering op de weg te vernieuwen om de schoolzone beter herkenbaar te maken. Daarnaast is communicatie vanuit de school richting ouders gewenst om gedrag te sturen. Denk aan campagnes om meer kinderen op de fiets te laten komen en gewenst verkeersgedrag te belonen (bijvoorbeeld VVN-campagne).	Maatregel korte termijn: quick-win	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
6	Veerweg	N.v.t.	1. Aantrekkelijkheid: Aantrekkelijke route voor recreatieve fietser en ook het gebruik van de pont.	- Geen voorstel benodigd , situatie behouden en benutten.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Onderdeel hoofdfietsnetwerk

7	Aansluiting Veerstraat-Nieuwendijk (bij trap)	N.v.t.	1. Gemak: Onhandige aansluiting voor de fietser omdat je daar langs een trappetje omhoog moet.	Geen voorstel ontvangen vanuit de participatiegroep.	- Geen aanpassing aan de huidige situatie Er is een goede alternatieve route via De Grienden, de oude structuur vormt meerwaarde in het fietsnetwerk.	-	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk
8	Kruising Veerstraat-De Grienden	Lang	1. Veiligheid: Onduidelijke voorrangssituatie (door de verharding lijkt het alsof één van de wegen een voorrangsweg is, maar dat is niet het geval).	- Bestrating aanpassen zodat het geen verwarring over de voorrangssituatie oplevert. - Bord toevoegen met waarschuwing voor verkeer van rechts.	- Bestrating aanpassen voor de herkenbaarheid Om de voorrangssituatie te verhelderen is het van belang dat de bestrating vanaf alle kanten hetzelfde is. Het advies is om het gehele plateau (drempel) op dit kruispunt te voorzien van de bestrating zoals op de Veerstraat.	Maatregel opnemen in MJIP (Meerjaren Investeringsprogramma)	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk
9	Kruispunt Langstraat-Oranjelaan	N.v.t.	1. Veiligheid: Onoverzichtelijk en gevaarlijk kruispunt. De weg is smal, de voorrangssituatie is onduidelijk en er is slecht zicht, met name in combinatie met auto's die het parkeerterrein op- en afgaan.	- De voorrangssituatie aanpassen waarbij de doorgaande stroom fietsers voorrang heeft.	- Geen aanpassing aan de huidige situatie Deze locatie in de dorpskern van Wijhe vraagt om een lage snelheid van weggebruikers, de weginrichting sluit hierop aan. De situatie kan daarom behouden blijven op korte en lange termijn.	-	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk
10	Route via Stationsweg, Prins Hendrikstraat en Broekslag	N.v.t.	1. Aantrekkelijkheid: Rustige route voor fietsers om te fietsen.	- Geen voorstel benodigd , situatie behouden en benutten.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
11	Spoorslag	Kort	1. Comfort: De verharding is slecht onderhouden. Er zijn veel hobbels op het fietspad waardoor het onprettig fietsen is. 2. Comfort: 's Avonds en 's nachts is het hier donker en daardoor onprettig fietsen.	- Sociale veiligheid. Het hek aan de kant van het bos dicht bij het fietspad plaatsen, zodat er geen groen/struiken tussen het fietspad en het huidige hek staan (het groen/struiken dichtbij het fietspad geeft een onveilig gevoel). - De verharding verbeteren. - Comfort. Een goed alternatief voor deze route in het hoofdfietsnetwerk is noodzakelijk, zodat fietsers deze route niet per se nodig hebben 's nachts (maar voor een andere directe route kunnen kiezen).	- Verbeteren van de sociale veiligheid en comfort Het hek aan de kant van het bos is geen eigendom van de gemeente. Om de sociale veiligheid te verbeteren dienen er 'ogen op het fietspad' te zijn. Dit is lastig te realiseren op deze locatie. Daarom moet er een alternatieve route te zijn voor het donker, bijvoorbeeld via de Langstraat of Broekslag. Aanvullend is het advies bij onderhoud het fietspad te verharden met vast materiaal en te verbreden, inclusief de aansluitingen aan de noord- en zuidkant.	Maatregel bij onderhoud	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
12	Spoorslag	N.v.t.	1. Aantrekkelijkheid: Overdag is dit een mooie rustige route door het groen.	- Geen voorstel benodigd , situatie behouden en benutten.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
13	Onder de Gelder	N.v.t.	1. Veiligheid: Er wordt hier door auto's te hard gereden wat gevaarlijke situaties oplevert voor fietsers en wandelaars (die allemaal gebruik maken van dezelfde rijbaan). Daarnaast ontbreekt er verlichting.	- Veiligheid. Vrijliggend fiets- of wandelpad achter de bomen.	- Geen aanpassingen aan de weginrichting De weg voldoet aan de inrichtingskenmerken van een ETW 60 II. Daarbij is Onder de Gelder geen onderdeel van het hoofdfietsnetwerk, en zijn er alternatieve routes beschikbaar (zoals over de Spoorslag of Langstraat). Gemengd verkeer is dan het uitgangspunt volgens de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW).	-	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk
14	Onder de Gelder	N.v.t.	1. Aantrekkelijkheid: Dit is een mooie route voor recreatief fietsen.	- Geen voorstel benodigd , situatie behouden en benutten.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk

15	Langstraat	Lang	1. Veiligheid: Met name op drukke winkeldagen en het toeristenseizoen lijkt de Langstraat (voor bezoekers) op een voetgangersgebied. Dit levert gevaarlijke situaties op i.c.m. de fietsers en auto's die hier mogen rijden. 2. Gemak: Er zijn nog onvoldoende fietsnietjes in de Langstraat (en te veel autoparkeerplaatsen).	- Inrichten met een duidelijke voetgangersvoorziening, zodat fietsers en voetgangers duidelijker gescheiden worden. - Autoverkeer niet toestaan in de Langstraat. - Autoparkeerplaatsen vervangen door fietsnietjes. En daardoor ook meer ruimte voor leefbaarheid en verblijven creëren.	- Volgen van het voorkeursscenario zoals opgesteld in het verkeersonderzoek (2024) voor de Langstraat.	Maatregel opnemen in MJIP (Meerjaren Investeringsprogramma)	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk
16	Langstraat	N.v.t.	1. Gemak: Het is prettig dat er fietsnietjes zijn toegevoegd.	- Geen voorstel benodigd, situatie behouden en benutten.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk
17	Kruising Molenbelt-Langstraat	N.v.t.	1. Veiligheid: Vanuit de Langstraat is het onduidelijk of er voorrang moet worden verleend aan verkeer van rechts en links. 2. Gemak: Rond de supermarkt zijn er onvoldoende fietsparkeerplaatsen. Ook is het met de huidige fietsrekken lastig om een fiets aan een kettingslot vast te maken.	- Realiseren fietsstraat. Molenbelt en Langstraat inrichten als fietsstraat (doortrekken fietsstraat Enkweg) waar de auto te gast is. - Vorrangssituatie aanpassen waarbij de doorgaande stroom fietsers (vanuit de Langstraat) voorrang heeft wanneer de Molenbelt op wordt gefietst. - Gemak. Huidige fietsvoorzieningen vervangen door fietsnietjes en meer toevoegen. - Handhaving. Fout autoparkeren bij de Boni handhaven of voorkomen (vanwege blokkerend zicht).	- Geen aanpassing aan de voorrangssituatie De Langstraat is sinds eind 2024 een erfconstructie waardoor de Langstraat duidelijker afgebakend is. Het plaatsen van fietsnietjes kan bijdragen aan het voorkomen van foutparkeren door auto's.	-	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
17	Kruising Molenbelt-Langstraat	Lang	1. Veiligheid: Vanuit de Langstraat is het onduidelijk of er voorrang moet worden verleend aan verkeer van rechts en links. 2. Gemak: Rond de supermarkt zijn er onvoldoende fietsparkeerplaatsen. Ook is het met de huidige fietsrekken lastig om een fiets aan een kettingslot vast te maken.	- Realiseren fietsstraat. Molenbelt en Langstraat inrichten als fietsstraat (doortrekken fietsstraat Enkweg) waar de auto te gast is. - Vorrangssituatie aanpassen waarbij de doorgaande stroom fietsers (vanuit de Langstraat) voorrang heeft wanneer de Molenbelt op wordt gefietst. - Gemak. Huidige fietsvoorzieningen vervangen door fietsnietjes en meer toevoegen. - Handhaving. Fout autoparkeren bij de Boni handhaven of voorkomen (vanwege blokkerend zicht).	- Dorpskern inrichten volgens voorkeursscenario Op lange termijn is de wens om een alternatieve hoofdfietsroute tussen noord en zuid aan te wijzen, aan de westzijde van Wijhe. Er rijden daardoor minder (snelle) fietsers door de Langstraat.	Maatregel opnemen in MJIP (Meerjaren Investeringsprogramma)	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk
18	Molenbelt	N.v.t.	1. Comfort: De weg is smal en loopt omhoog, waardoor auto's en fietsers elkaar in de weg zitten. 2. Veiligheid: Auto's rijden hier relatief snel. In combinatie met het smalle profiel en de helling zorgt dit voor gevaarlijke situaties, met name wanneer jonge kinderen hier fietsen.	- Realiseren fietsstraat. Molenbelt en Langstraat inrichten als fietsstraat (doortrekken fietsstraat Enkweg) waar de auto te gast is.	- Geen aanpassing aan de weginrichting De situatie sluit aan bij de landelijke richtlijnen, er is daarom geen noodzaak tot aanpassingen. Aangezien de fietsroute op lange termijn geen hoofdfietsroute meer is wordt het realiseren van een fietsstraat niet opgenomen. In plaats daarvan worden de alternatieve routes de komende jaren geoptimaliseerd. In het geval dat de alternatieve route langs de N337 niet mogelijk blijkt te zijn, wordt de route over de Langstraat en Molenbelt in zijn geheel opnieuw bekeken.	-	Onderdeel hoofdfietsnetwerk

19	Kruispunt Raalterweg-Molenbelt (shared space)	Lang	1. Veiligheid: De (te ruime) shared space zonder belijning zorgt ervoor dat het kruispunt onoverzichtelijk is. In combinatie met veel verschillend verkeer levert dat gevaarlijke situaties op. 2. Veiligheid: Het is onduidelijk waar fietsers zich moeten opstellen wanneer de spoorbomen dicht zijn. 3. Veiligheid: Verkeer dat vanaf het spoor komt rijdt te hard en verleent geen voorrang aan rechts. 4. Comfort: Het kruispunt wordt als chaotisch ervaren waardoor het onprettig is om hier te fietsen.	- Shared space behouden. Dit werkt prima en zorgt voor een betere verkeerssituatie ten opzichte van daarvoor, gemeten in het aantal ongevallen. - Anders dimensioneren. Behoud van gelijkvloers karakter, maar eventueel een middengeleider toepassen. - Parkeerterrein Handelsweg van de Hubo aansluiten op de Enkweg in plaats van de Raalterweg.	- Geen aanpassing aan de onsluiting parkeerterrein Een verplaatsing van de ontsluiting van het parkeerterrein leidt mogelijk niet tot een oplossing voor de genoemde problemen. Het kruispunt Raalterweg-Molenbelt kan zelfs drukker worden door een verplaatsing. Het realiseren van een middengeleider zorgt mogelijk voor een kruispunt met meer ruimte voor hard rijden; het wordt hierdoor overzichtelijker voor de automobilist en vraagt minder om aanpassing van het rijgedrag (en is dus minder gewenst). Echter wordt de shared space niet door iedereen als veilig ervaren. Daarom wordt dit kruispunt meegenomen in het onderzoek Raalterweg.	-	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
20	Kruispunt Raalterweg-Molenbelt (shared space)	N.v.t.	1. Veiligheid: De shared space leidt ertoe dat mensen voorzichtiger zijn.	- Geen voorstel benodigd, situatie behouden en benutten.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
21	Raalterweg (ten westen van treinspoor)	Lang	1. Veiligheid: Fietsers en auto's zijn gemengd op de rijbaan, terwijl de auto's hier relatief hard rijden. Dit geeft een onveilig gevoel. 2. Veiligheid: De voorrangssituatie bij de zijwegen van en naar de bedrijventerreinen wordt als onduidelijk ervaren (de zijwegen worden soms als uitritten van parkeerterreinen gezien, maar het zijn gelijkwaardige kruispunten). 3. Comfort: De snelheidsremmende maatregelen zijn niet fietsvriendelijk. Met name over de drempels kunnen fietsers ook gemakkelijk vallen. Fietsers komen in de verdrukking bij de verkeersremmers.	- Veiligheid verbeteren door het realiseren van een vrijliggend en breed fietspad en voetpad. - Erftoegangsweg 30 km/u. Verander de inrichting van de weg naar een erftoegangsweg 30 km/u, inclusief passende snelheidsremmers die veilig zijn voor fietsers.	- Meenemen in onderzoek Raalterweg	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
22	Kruising Raalterweg-Van Nahuijsstraat	N.v.t.	1. Veiligheid: Met name wanneer een bus bij de bushalte halteert, wordt het zicht op de Raalterweg vanuit de Van Nahuijsstraat ontnomen.	- Verplaatsen van de bushalte zodat er meer zicht is.	- Situatie behouden De bushalte is gelegen op een centrale plek en makkelijk te bereiken voor een grote groep mensen. Het advies is de bushalte te behouden op deze locatie. In een enkel geval staat een bus te halteren voor enkele seconden, dit vereist op dit specifieke moment voorzichtigheid van alle weggebruikers.	-	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
23	Rotonde Raalterweg-Rijksstraatweg	Lang	1. Veiligheid: Het middeleiland bij de oversteek voor fietsers is erg klein en er komt veel zwaar verkeer langs.	- Verbreden van het middeneiland, zodat er meer opstelruimte voor fietsers beschikbaar is.	- Verbreden van het middeneiland De situatie voldoet aan de landelijke richtlijnen voor fietsoversteken. Echter biedt een breder middeneiland meer comfort voor fietsers, omdat zij minder dicht bij de rijbaan hoeven stil te staan in het midden. Het wegbeheer ligt bij de provincie Overijssel en valt daarmee buiten de scope van dit project.	-	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
24	Raalterweg (zuidelijk fietspad ten oosten van treinspoor tot oversteek)	Kort	1. Veiligheid: Het fietspad wordt in twee richtingen gebruikt maar het is onduidelijk of het een éénrichting fietspad is.	Geen voorstel ontvangen vanuit de participatiegroep.	- Meenemen in onderzoek Raalterweg	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Onderdeel hoofdfietsnetwerk

25	Aansluiting Raalterweg-Noorder Koeslag	Kort	1. Comfort: Bij de aansluiting van de Noorder Koeslag op de Raalterweg is een erg scherpe bocht. 2. Comfort: Het opstelvak/de aansluiting van de Noorder Koeslag op de Raalterweg is op een steile helling. 3. Gemak: Vanuit het westelijke deel van de Noorder Koeslag moet je omfietsen om via de doorsteek op de Raalterweg te komen.	- Fietsdoorsteek vanuit westelijke deel Noorder Koeslag	- Herinrichting fietsoversteek Raalterweg Nader onderzoek is wenselijk om de volgende elementen te onderzoeken: 1. Fietser in de voorrang laten oversteken 2. 30 km/h-zone verlengen tot na de fietsoversteek 3. Fietsroute vanaf Noorder Koeslag langs het spoor tot en met de Molenbelt zo kort mogelijk maken (bijv. de oversteek dichterbij het spoor) én soepeler maken voor de fietser (minder helling en een grotere boogstraal).	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
26	Oversteek Raalterweg (ten oosten van treinspoor)	N.v.t.	1. Gemak: Vaak geven automobilisten de overstekende fietsers over de Raalterweg voorrang (ook al hebben de fietsers hier geen voorrang).	- Geen voorstel benodigd , situatie behouden en benutten.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
27	Oversteek Raalterweg (ten oosten van treinspoor)	Kort	1. Gemak: Er staan onhandige paaltjes voor fietsers die na het oversteken linksaf moeten.	- Paaltjes verwijderen ter hoogte van het kruispunt.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Maatregel korte termijn: quick-win	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
28	Kruising De Lange Slagen-Noorder Koeslag		1. Veiligheid: Onoverzichtelijk kruispunt, de doorgaande route heeft een slinger en rechts heeft voorrang.	- Fietsstraat realiseren ter hoogte van De Lange Slagen en de Noorder Koeslag. - Auto's weren op deze locatie, bijvoorbeeld door het realiseren van een knip in de wijk. - Snoeien van de haag	- Verkeersplateau toevoegen op het kruispunt De Lange Slagen-Noorder Koeslag. Dit zorgt ervoor dat de snelheid bij dit kruispunt wordt verlaagd waardoor het zicht op de kruisende wegen beter wordt.	Maatregel bij geplande ontwikkeling	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
29	Route Noorder Koeslag-De Lange Slagen	N.v.t.	<i>Suggesties en ideeën niet direct gelinkt aan knelpunt</i>	- Verbeteren route Noorder Koeslag-De Lange Slagen. Dit is een belangrijke route met name m.b.t. het nieuwe kindcentrum. Ideeën: fietsstraat, knip auto's, parkeerverbod t.p.v. sporthal.	- Zie de punten 30 en 31 - Fietsers mogelijk in de voorrang Indien uit het onderzoek naar de Raalterweg blijkt dat het gewenst is om fietsers die de Raalterweg (op deze route) oversteken voorrang te geven, kan er voor worden gekozen om voorrang voor de fietsers ook toe te passen op de route Noorder Koeslag-De Lange Slagen. Dit kan in de vorm van markeringen op de weg.	Maatregel bij geplande ontwikkeling	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
30	Kruising De Lange Slagen-De Wandelingen	Kort	1. Veiligheid: De versmalling i.c.m. de heg zorgt voor een onoverzichtelijk punt.	- Snoeien van de haag zodat er meer overzicht komt op dit kruispunt.	- Advies om de haag (De Lange Slagen 21) laag te houden in overleg met bewoners Het kruispunt is goed overzichtelijk mits de snelheid van fietsers en automobilisten wordt aangepast op de situatie. De huidige weginrichting verplicht weggebruikers snelheid te minderen en daarmee meer overzicht te creëren. Voor het overzicht is het wenselijk dat de haag niet te hoog (>1m) groeit.	Maatregel korte termijn: quick-win	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
31	Zone tussen kruising De Lange Slagen-Withuisweg en kruising De Lange Slagen-De Wandelingen	Kort	1. Veiligheid: In deze zone wordt vaak op straat geparkeerd, wat voor gevaarlijke situaties kan zorgen. Er is parkeerruimte bij de gebouwen, dat niet altijd gebruikt wordt. Ook wordt hier drukte ervaren.	- Realiseren van een K+R op de Lange Slagen ter hoogte van Kindercentrum de Bieënkorf.	- K+R bij nieuwe parkeerterrein Bij de geplande ontwikkeling van het kindcentrum wordt ook een nieuw parkeerterrein ontwikkeld, ter hoogte van de kruising De Lange Slagen-De Omloop. Het advies is om te onderzoeken of het mogelijk is om bij dit parkeerterrein ook een K+R te realiseren, en op het deel van De Lange Slagen ten westen van het SPOC-park een stopverbod in te voeren. Hierbij is het van belang dat er een directe en vrijliggende looproute is tussen de P+R en het kindcentrum.	Maatregel bij geplande ontwikkeling	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
32	Kruising De Lange Slagen-Withuisweg	Kort	1. Comfort: Het asfalt lijkt aan onderhoud toe te zijn. Er zijn hobbels en gaten in de weg die het fietsen onprettig maken. 2. Veiligheid: Onduidelijke voorrangssituatie in de bocht.	- Herinrichtig kruispunt. Situatie inrichten als een kruispunt i.p.v. een bocht, waarbij verkeer uit het oosten (vanaf de Omloop) voorrang moet verlenen aan het overige verkeer.	- Realiseren van een duidelijke T-kruising Maak de voorrangssituatie duidelijker door drie gelijkwaardige takken te realiseren of een verkeersplateau aan te brengen. De boogstraal voor de krappe bocht vanuit de Withuisweg moet daarbij worden vergroot.	Maatregel bij geplande ontwikkeling	Onderdeel hoofdfietsnetwerk

33	Verbinding De Lange Slagen-Wengelertunnel	Kort	1. Gemak: Momenteel is er geen logische verbinding tussen de tunnel en De Lange Slagen. Er ontstaan door het omfietsen ook olifantenpaadjes.	- Meekoppelkans bij punt 32. Voorkomen van olifantenpaadjes, door goede aansluiting van de fietsstructuur op het kruispunt.	- Verleggen fietspad tussen de Wengeler Tunnel en het fietspad Withuisweg Door het huidige fietspad te verleggen richting het westen wordt de fietsafstand verkort en hoeft het fietsverkeer tussen de Lange Slagen en de Wengelertunnel niet langs de ingang van parkeerterrein van het kindcentrum te fietsen. Dit punt hangt nauw samen met punt 32. De haalbaarheid in samenhang met de helling van de tunnel dient nader onderzocht te worden.	Maatregel bij geplande ontwikkeling	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
34	Aansluiting Wengelerafweg- Lang Wengeler Tunnel		1. Comfort: Voor deze verbinding moeten fietsers een erg haakse bocht maken.	- Comfort: Route tunneltje - Wijhe centrum vloeiend maken (en zo nodig moet zijweg voorrang verlenen). Dit geldt ook voor de route richting de dijk.	- Nader onderzoek noodzakelijk op lange termijn De situatie die wenselijk is op lange termijn, is afhankelijk van de realisatie van de nieuwe hoofdfietsroute aan de westzijde van Wijhe. Er is nader onderzoek noodzakelijk of deze situatie dan nog aangepast moet worden.	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
35	Enkweg	Lang	1. Veiligheid: Het is fijn dat hier een fietsstraat is, maar deze is niet goed ingericht. Fietsers worden door auto's naar de zijkant gedreven en het is er smal. 2. Veiligheid: De klinkers kunnen erg glad zijn voor fietsers.	- Herinrichten van de fietsstraat in overeenstemming met de huidige richtlijnen.	- Bij onderhoud inrichten als erftoegangsweg Op de lange termijn is de Enkweg geen hoofdfietsroute, waardoor een fietsstraat niet wenselijk is. De maatregel op lange termijn is om de Enkweg in te richten als standaard erftoegangsweg 30 km/uur (onder de voorwaarde dat De Lange Slagen als alternatieve hoofdfietsroute is ingericht).	Maatregel bij onderhoud	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
36	Enkweg	Kort	1. Comfort: Het is fijn dat hier een fietsstraat is.	- Geen voorstel benodigd , situatie behouden en benutten.	- Advies van de participatiegroep overnemen voor de korte termijn.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
37	Aansluiting Scherpenzeelseweg-De Lange Slagen	N.v.t.	1. Gemak: Fietsers tussen Boskamp/Olst en het oosten van Wijhe (richting De Lange Slagen) moeten een onlogische slinger maken. Dat vermindert de bereikbaarheid van de voorzieningen (sport, scholen) in het zuiden van Wijhe voor de mensen die vanuit Olst komen fietsen. 2. Veiligheid: De verbinding is onoverzichtelijk en donker.	Geen voorstel ontvangen vanuit de participatiegroep.	- Zie punt 33. Bij het verleggen van het fietspad tussen de Lange Slagen en de Wengelertunnel richting het westen wordt de slinger iets directer. De haalbaarheid in samenhang met de helling van de tunnel dient nader onderzocht te worden.	-	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
38	Route Deventer-Wijhe-Zwolle	Lang	1. Gemak: Als passerende fiets/forens is er geen prettige en duidelijke route door Wijhe. De meest voor de hand liggende route is via de Enkweg en Langstraat, maar deze zijn voor een doorgaande route niet erg veilig.	- Veiligheid en gemak: nieuwe doorgaande route langs de Rijksstraatweg N337 realiseren. Hierdoor rijdt doorgaand fietsverkeer niet meer door de kern van Wijhe.	- Bestaande fietsroute opwaarderen, zodat de doorgaande fietser langs Wijhe kan fietsen. In het hoofdnetwerk voor de lange termijn is een route ten oosten van de Rijksstraatweg opgenomen als hoofdfietsroute. De volledige route dient conform de inrichtingkenmerken van het CROW ingericht worden als hoofdfietsroute. Er is nader onderzoek noodzakelijk om te bepalen welke acties uitgevoerd moeten worden om dit te realiseren. Voor deze actie wordt aangesloten bij het onderzoek naar het kernnet fiets van de provincie Overijssel (vindt plaats tot en met het voorjaar 2026).	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk
39	Verbinding noordwest Wijhe en Olst	N.v.t.	1. Gemak: Er ontbreekt een goede fietsverbinding langs de dijk/Rijksstraatweg, tussen Olst en het noordwesten van Wijhe. Momenteel rijden fietsers via de Scherpenzeelseweg. Hier zijn veel scherpe bochten en het geeft voor fietsers het gevoel dat ze moeten omfietsen om langs of naar het noordwesten van Wijhe te rijden (terwijl voor auto's wel een directere verbinding bestaat).	Geen voorstel ontvangen vanuit de participatiegroep.	- Onderzoeken in studie van de provincie Overijssel Dit aandachtspunt sluit aan bij punt 38 en bij het onderzoek over het kernnet fiets van de provincie Overijssel. De oplossingsrichting voor een goede fietsverbinding parallel aan de Rijksstraatweg kan in dat traject worden besproken.	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk

40	Kruising Morgenlanden-Wiederhorsten	N.v.t.	1. Comfort: Wegversmalling.	Geen voorstel ontvangen vanuit de participatiegroep.	- Geen aanpassing aan de huidige situatie. De wegversmalling zorgt dat er geen auto's parkeren op het kruispunt en deze overzichtelijk blijft voor fietsers en voetgangers.	-	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk
41	Kruising Kolkweiden-Morgenlanden	N.v.t.	1. Veiligheid: Het is onduidelijk of het groen een soort rotonde is. Dit zorgt voor een onduidelijke verkeerssituatie.	Geen voorstel ontvangen vanuit de participatiegroep.	- Geen aanpassing aan de huidige situatie. Deze locatie ligt midden in de wijk en is geen hoofdfietsroute. Verkeer moet hier rustig rijden en blijft met deze inrichting alert.	-	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk
42	Route Noorder Koeslag-Schimmelpennicklaan-De Wandelingen-Kolkweiden	N.v.t.	1. Gemak: Dit lijkt op voorhand een gemakkelijke route om te rijden vanaf Wijhe Oost naar het centrum, maar de samenhang is beperkt.	Geen voorstel ontvangen vanuit de participatiegroep.	- Geen aanpassing aan de huidige situatie. Deze route is geen onderdeel van het hoofdfietsnetwerk. Wijhe Oost is met hoofdfietsroutes verbonden met het noorden van Wijhe via de Zandhuisweg-Jennewiek, of via het nieuwe fietspad langs het Kindcentrum Wijhe en de Lange Slagen/Noorder Koeslag.	-	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk
43	Kruising De Lange Slagen-De Omloop		<i>Suggesties en ideeën niet direct gelinkt aan knelpunt</i>	- Veiligheid: Veilige oversteek maken bij de toekomstige rotonde bij het kindcentrum.	- Advies van de participatiegroep overnemen. Dit is een meekoppelkans bij de ontwikkeling van het Kindcentrum. Nader onderzoek naar de precieze vormgeving is wenselijk.	Maatregel bij geplande ontwikkeling	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
44	De Omloop (vrijliggend fietspad)	N.v.t.	1. Aantrekkelijkheid: Dit is een mooi fietspad.	- Geen voorstel benodigd , situatie behouden en benutten.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
45	Kruising Bereklaauw-Zandhuisweg-Jennewiek	Kort	1. Veiligheid: De Bereklaauw ligt lager dan de Jennewiek. I.c.m. de heg zorgt dat voor slecht zicht op de kruising.	- Veiligheid: Kolkweiden als éénrichtingsstraat (zicht vanuit het westen is beter dan vanuit het oosten) - Heg snoeien van de familie op de hoek. - Meidoornhaag veranderen. Deze is niet handig langs de fietsroute door lekke banden.	- Herkenbaarheid en zichtbaarheid van het fietspad vergroten Het kruispunt is goed overzichtelijk mits de snelheid van fietsers en automobilisten wordt aangepast op de situatie. De huidige weginrichting verplicht weggebruikers snelheid te minderen en daarmee meer overzicht te creëren. Advies is om de haag (Bereklaauw 24) laag te houden in overleg met de bewoners, zodat er beter zicht is over het fietspad. Ook het gemeentelijk groen moet laag blijven.	Maatregel korte termijn: quick-win	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
46	Vrijliggend fietspad Zandhuisweg	N.v.t.	1. Comfort: Mooi breed fietspad. 2. Veiligheid: Vrije structuur zonder menging van autoverkeer.	- Geen voorstel benodigd , situatie behouden en benutten.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
47	Oversteek Zandhuisweg vanuit Dolskamp	Kort	1. Veiligheid: Door het nieuwe fietspad wordt deze onoverzichtelijke kruising nog drukker.	- Hek plaatsen zodat je niet rechtdoor het water in kan fietsen - Onderzoek naar het verbeteren van het kruispunt. - Heg snoeien voor beter overzicht.	- Veiliger maken van het kruispunt. Quick-wins zijn het plaatsen van een waarschuwingshek ter hoogte van de sloot en het korter snoeien van de haag ter hoogte van het kruispunt. Nader onderzoek is gewenst om te bepalen of de fietser in de voorrang kan oversteken op deze locatie en welke ontwerpaanpassingen daarvoor nodig zijn.	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
48	Vrijliggend fietspad Zandhuisweg	Kort	1. Veiligheid: Het kan hier glad zijn voor fietsers.	- Veiligheid: meenemen in de route voor strooien.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Maatregel korte termijn: quick-win	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
49	Nieuw fietspad naar SPOC terrein vanaf Zandhuisweg	N.v.t.	1. Comfort: Mooie brede nieuwe fietsstructuur van het juiste materiaal gemaakt.	- Geen voorstel benodigd , situatie behouden en benutten.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Onderdeel hoofdfietsnetwerk

50	Oversteek Zandhuisweg vanuit De Geere		1. Veiligheid: In de toekomst wordt dit naar verwachting een belangrijke oversteek. Deze is op dit moment niet veilig ingericht voor schoolgaande kinderen en fietsers van/naar het zwembad.	- Verbeteren oversteek vanuit de wijk richting het fietspad langs de sportvelden. - Snelheidsinrichtingen goed aanpassen, is nu 50 km/u. - Duidelijkheid van het kruispunt verbeteren.	- Onderzoek nodig: veiliger maken van het kruispunt. Op deze locatie is nader onderzoek nodig om een ontwerp voor een verkeersveiliger kruispunt te maken, met name voor overstekende fietsers vanuit de wijk.	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
51	SPOC-park	Kort	<i>Suggesties en ideeën niet direct gelinkt aan knelpunt</i>	- Fietspad via sportpark naar de scholen is belangrijk. - Het zou goed zijn als de fietsroute over het bruggetje naar het voetbalveld (nieuw fietspad) ook wordt aangesloten op de tennisvelden.	- Advies van de participatiegroep overnemen. Onderzoeken bij de geplande ontwikkeling.	Maatregel bij geplande ontwikkeling	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
52	Rotonde De Omloop-Zandhuisweg	Lang	1. Veiligheid: Hier zijn veel kruisende routes waardoor het een druk punt is.	- Geen oplossing voor mogelijk, duidelijkheid creëren.	- Aanpassen fietsinfrastructuur voor meer duidelijkheid Door een volwaardige fietsoversteek te realiseren ten oosten van de rotonde (zie ook punt 60) ontstaat er een nieuwe T-splitsing op het fietspad en vervalt het huidige voetpad. Hierdoor wordt de situatie overzichtelijker. Aanvullend kan de bocht in het fietspad tussen de Zandhuisweg en de Omloop soepeler gemaakt worden en voorzien van één soort verharding.	Maatregel bij onderhoud	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
53	Kruising Zandhuisweg-De Omloop	Lang	<i>Suggesties en ideeën niet direct gelinkt aan knelpunt</i>	Nieuwe fietsbrug over Zandhuisweg.	- Mogelijkheden voor een veilige fietsverbinding nader onderzoeken in relatie tot de nieuwbouwonwikkeling.	Maatregel bij geplande ontwikkeling	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
54	De Omloop (ten oosten van rotonde met Zandhuisweg)	Lang	1. Gemak: Hier stopt het vrijliggend fietspad langs de Omloop. Je kan als fietser niet op een gemakkelijke of logische manier oversteken en verder fietsen langs De Omloop. Er zijn een paar losse stroken die opeens eindigen of de wijk in afbuigen. Deze stroken lijken ook meer op wandelstroken. Dit is een ontbrekende schakel.	- Nieuwe fietsverbinding. Over de Zandhuisweg moet een fietsverbinding worden gerealiseerd. - Duidelijkheid creëren waar de fietsers mag fietsen. - Snoeien van de heg, omdat het nu niet duidelijk is dat er een fietspad is. - Doorlopend fietspad aan de zuidzijde van de route.	- Doorlopend en volwaardig fietspad realiseren Het huidige pad langs de Omloop herinrichten als volwaardig fietspad met voldoende breedte. Dit fietspad kan gedeeltelijk overlopen in de Plattenberg en daarna weer overgaan in fietspad. Ter hoogte van de Zandhuisweg dienen ten oosten en ten noorden van de rotonde volwaardige oversteken gerealiseerd te worden om de doorgaande fietsers te faciliteren.	Maatregel bij onderhoud	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
55	Kruispunt Raalterweg-Onder de Gelder	Lang	1. Veiligheid: Duidelijke oversteek. De vrijliggende fietspaden met tweerichtingen zijn fijn, maar bij de oversteek op dit kruispunt staan er ineens enkele pijlen op het asfalt. Dat kan verwarrend zijn.	- Pijlen aanpassen.	- Fietsoversteek inrichten conform richtlijnen van het CROW De fietsoversteek dient in twee richtingen mogelijk te zijn en de markering en breedte moet hierop worden aangepast. Voor automobilisten dienen waarschuwingborden geplaatst te worden dat duidelijk maakt dat fietsers vanuit twee zijden aan komen fietsen.	Maatregel bij onderhoud	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
56	Raalterweg (vrijliggende fietspaden ten oosten van oversteek Morgenlanden)	Kort	1. Gemak: De vrijliggende fietspaden aan beide kanten met tweerichtingen zijn fijn. 2. Comfort: De staat van het fietspad is aan beide kanten erg slecht.	- Onderhoud nodig ten behoeve van worteldruk.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Maatregel bij onderhoud	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
57	Raalterweg (vrijliggende fietspaden ten oosten van oversteek Morgenlanden)	N.v.t.	1. Comfort: Fijne brede fietspaden.	- Geen voorstel benodigd, situatie behouden en benutten.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
58	Rotonde De Omloop-Raalterweg	Kort	1. Veiligheid: de markering op het fietspad komt niet overeen met de bebording aan de zuidzijde van de rotonde. 2. Comfort: door de invoer van tweerichtingen in het fietspad te smal aan de zuidzijde.	- Markering aanpassen zodat deze klopt. - Fietspad verbreden ter hoogte van de oversteek zodat deze voldoende breed is.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Maatregel bij onderhoud	Onderdeel hoofdfietsnetwerk

59	Kruising Raalterweg-Waterstraat	Kort	1. Veiligheid: Hier zijn in de afgelopen jaren meerdere dodelijke ongelukken gebeurd.	- Tweerichtingen fietspad N756 aan de zuidzijde van de N-weg, zodat fietsers niet hoeven over te steken. - Nieuwe fietsverbinding tussen de Waterstraat en Boerhaar over het land van de boeren, zodat fietsers niet langs de N756 hoeven te fietsen.	- Geen aanpassing van de huidige situatie. De provincie (wegbeheerder) heeft reeds onderzoek uitgevoerd n.a.v. het plaatsvinden van ongevallen. Volgens de provincie voldoet de weginrichting en zijn er geen aanpassingen nodig. Op een GOW80 is een oversteek met middenberm voor fietsers wel gewenst, zeker met een intensiteit van 6.000 mvt/etm zonder middengeleider. De oversteekbaarheid is dan matig, en dit kan voor lange wachttijden voor de fietser zorgen. Het liefst is er zelfs helemaal geen gelijkwaardige fietsoversteek op een GOW80, al komt dit nog vaak voor. Er is alleen weinig ruimte beschikbaar voor een middengeleider. Dit geldt ook voor een tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde. Een tweerichtingenfietspad is daarnaast alleen een oplossing voor fietsverkeer uit de Waterstraat richting Wijhe. Een andere oplossing is het remmen van de snelheid van het autoverkeer. Het is aan de provincie om deze afweging te maken. Wanneer er groot onderhoud van de weg plaatsvindt is het van belang om de aandachtspunten vanuit de participatiegroep mee te geven aan de provincie.	-	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
60	Verbinding tussen Bereklaauw en fietspad naar Boerhaar (bij Kievit/Plattenberg)	Kort	1. Gemak: Ontbrekende schakel.	- Belangrijk om deze te realiseren, zie de kaart met hoofdfietsroutes.	- Onderzoeken verloop hoofdfietsroute. Er wordt onderzocht hoe de hoofdfietsroute precies kan worden ingepast.	Maatregel opnemen in MJIP (Meerjaren Investeringsprogramma)	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
61	Fietspad tussen Sterrebos en Boerhaar	N.v.t.	1. Veiligheid en gemak: Vrijliggende fietsstructuur met directe route door middel van de tunnel.	- Geen voorstel benodigd, situatie behouden en benutten.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
62	Fietspad tussen Boerhaar en Kievit-Sterrebos	Kort	1. Veiligheid: Op het fietspad en de brug wordt niet gestrooid bij gladheid. 2. Gemak: De knik bij de brug i.c.m. het op- of afgaan van de brug maakt het onprettig of onveilig om hier te fietsen (zeker voor ouderen of e-bikes). 3. Veiligheid: Het fietspad is te smal, vooral voor een doorgaande fietsroute. 4. Gemak: Het is onduidelijk waar je heen moet/kan wanneer je vanaf het fietspad de woonwijken van Wijhe inrijdt. Er ontbreekt bewegwijzering.	- Bewegwijzering ter hoogte van Wijhe plaatsen voor de oriëntatie van (recreatieve) fietsers. Ter hoogte van Boerhaar ook bewegwijzering plaatsen. - Fietspad verbreden. - Paaltjes verwijderen ter hoogte van de roosters in het fietspad. - Strooiroute uitbreiden en dit fietspad meenemen.	- Optimaliseren van de fietsroute Het fietspad tussen Boerhaar en Wijhe is al goed, maar kan verder geoptimaliseerd worden. Dit kan door de volgende elementen aan te passen: 1. Toevoegen van bewegwijzering aan het begin en einde van het fietspad. Wegwijzers in alle richtingen van de hoofdfietsroutes. 2. Het fietspad verbreden conform de richtlijnen van het CROW. En de scherpe bocht in het zuidelijk deel van het fietspad soepeler maken. 3. Paaltjes verwijderen.	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
63	Fietspad tussen Sterrebos en Boerhaar	N.v.t.	1. Gemak en aantrekkelijkheid: Korte, directe en aantrekkelijke verbinding voor fietsers.	- Geen voorstel benodigd, situatie behouden en benutten.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
64	De Omloop	N.v.t.	1. Gemak: Fijne route, mits goede verbinding bij de rotonde.	- Geen voorstel benodigd, situatie behouden en benutten.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
65	Boerhaar	N.v.t.	1. Gemak: De parallelweg heeft een onduidelijke functie vanaf het fietspad van/naar Wijhe.	- Er zijn voldoende goede (alternatieve) routes. De situatie aanpassen is daarom niet nodig. Geen actie.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	-	Onderdeel hoofdfietsnetwerk

66	Luitenant Andersonstraat	Lang	1. Veiligheid: Hier zijn veel wandelaars die samen met fietsers gebruik moeten maken van dezelfde smalle weg. In combinatie met het auto- en landbouwverkeer. Nu kan je alleen wandelen over het grasbeton.	- Vrijliggend voet- en fietspad realiseren om conflicten te vermijden.	- Voetpaden in het buitengebied zijn geen inrichtingseis (ETW 60 II), dus geen aanpassingen.	-	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk
67	Boerhaar (bij de zuidelijke bebouwde komgrens)	Lang	1. Veiligheid: De markering met snelheid 30 km/h ontbreekt op de weg.	- Markering plaatsen op de weg ter hoogte van de bebording 30 km/u. - Duidelijk en herkenbaar inrichten van de entree van Boerhaar, zodat er een duidelijk overgang is tussen 60km/u en 30km/u.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Maatregel bij onderhoud	Onderdeel hoofdfietsnetwerk
68	Akkerwinde, aansluiting op het fietspad Jennewiek	Kort	1. Veiligheid: Bij de aansluiting op het fietspad staan paaltjes en is het zicht slecht.	Geen voorstel ontvangen vanuit de participatiegroep.	- Paaltje verwijderen ter hoogte van het fietspad	Maatregel korte termijn: quick-win	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk
	Algemeen		1. Veiligheid/comfort: Breedte van de fietspaden is een aandachtspunt.		Nader toegelicht in rapport	-	-
	Algemeen		1. Veiligheid/gemak: Meer en betere fietspaden en -stroken in het buitengebied. Deze worden veelgebruikt door schoolkinderen maar ook steeds meer driewielfietsers en scootmobiel.		Nader toegelicht in rapport	-	-
	Algemeen		1. Veiligheid: Fietsen stimuleren, denk ook aan strooiroutes.		Nader toegelicht in rapport	-	-