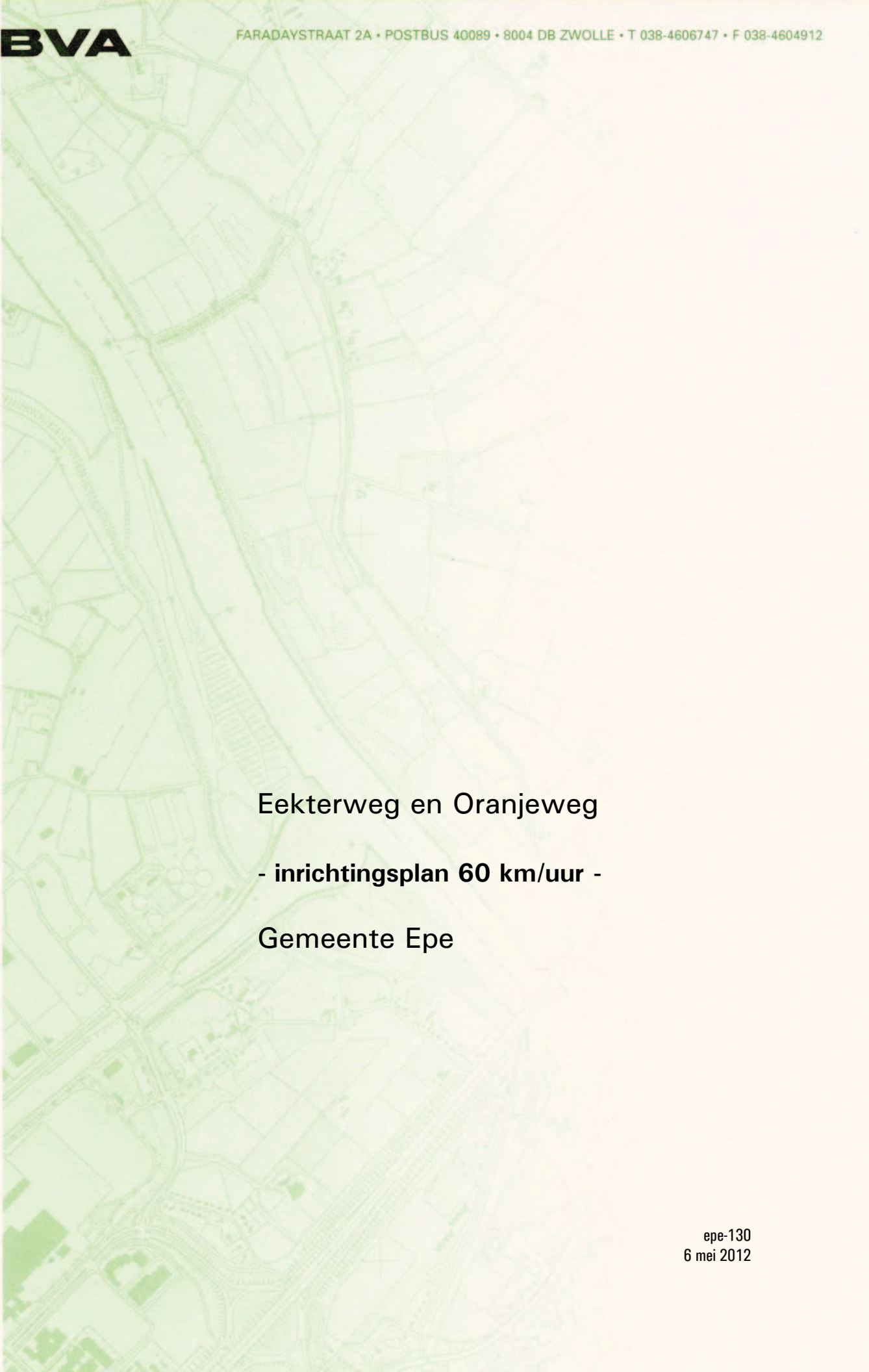


The background of the page is a light green aerial map of the Epe area, showing a network of roads, fields, and some buildings. The map is oriented with North at the top.

Eekterweg en Oranjeweg

- inrichtingsplan 60 km/uur -

Gemeente Epe

Eekterweg en Oranjeweg

- inrichtingsplan 60 km/uur -

Gemeente Epe

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1.	Algemeen	1
1.2.	Planproces	2
1.3.	Leeswijzer	3
2.	Achtergronden Duurzaam Veilig	4
2.1.	Algemeen	4
2.2.	Verkeers- en verblijfsgebieden	4
2.3.	Wegcategorieën	4
2.4.	Erftoegangswegen	5
3.	Huidige situatie	8
3.1.	Algemeen	8
3.2.	Wegenstructuur en functie	8
3.3.	Vormgeving	9
3.4.	Gebruik	10
3.5.	Onveiligheid	10
4.	Maatregelenpakket	12
4.1.	Algemeen	12
4.2.	Uitgangspunten	12
4.3.	Eekterweg	14
4.4.	Oranjeweg	17
4.5.	Kosten	20

1. Inleiding

1.1. Algemeen

Eind jaren '90 is gestart met het 'Duurzaam Veilig' inrichten van het Nederlandse wegennet. Het Duurzaam Veilig inrichten van het wegennet heeft als hoofddoel het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers door het voorkomen van ongevallen en het verminderen van de ernst van de afloop van de ongevallen die nog plaatsvinden. Deze aanpak kenmerkt zich door een preventieve aanpak in plaats van een curatieve aanpak ('aanpak achteraf'), zoals die tot aan de invoering van Duurzaam Veilig werd gehanteerd.

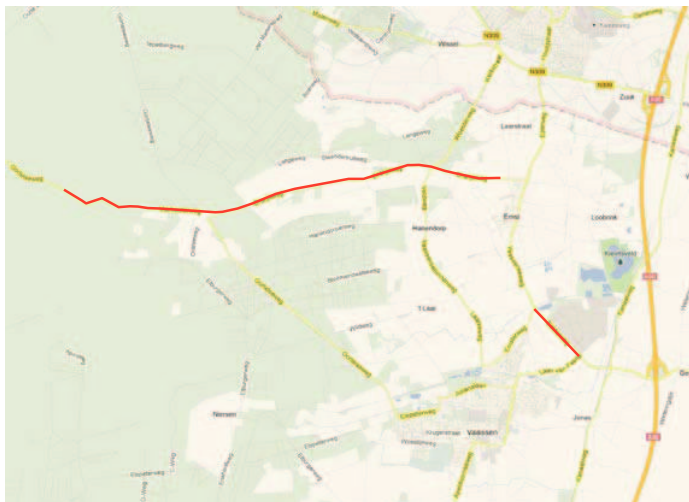
Een belangrijk onderdeel van Duurzaam Veilig is het indelen van het wegennet in verkeers- en verblijfsgebieden. De verkeers- en verblijfsgebieden kennen een duidelijk functievoorsel ten opzichte van elkaar. Verkeersgebieden zijn voornamelijk bedoeld om het verkeer te laten doorstromen. In verblijfsgebieden staan de woon- en verblijfsfunctie centraal.

In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan (GVVP) van de gemeente Epe is de indeling van het gemeentelijke grondgebied in verkeers- en verblijfsgebieden gemaakt en is als uitvloeisel hiervan het wegennet gecategoriseerd. Dit betekent dat aan iedere weg een functie is toegekend. Hierbij is, in overeenstemming met de Duurzaam Veilig principes, onderscheid gemaakt in een beperkt aantal wegcategorieën om een duidelijk onderscheid tussen de verschillende categorieën aan te kunnen brengen. Dit maakt het voor de weggebruiker eenvoudiger om te bepalen op welke categorie weg hij zich bevindt en welk gedrag op dit wegtype wordt verlangd. Met als doel om het gewenste en daarmee voorspelbare gedrag af te dwingen, met een hoge verkeersveiligheid tot gevolg.

De categorisering van de wegen is de eerste stap in het verbeteren van de verkeersveiligheid, de praktische invulling hiervan is stap twee. Gezien de financiële inspanningen die moeten worden verricht is het omvormen van het oorspronkelijke wegennet in een Duurzaam Veilig wegennet een kwestie van lange adem. De afgelopen jaren zijn er binnen de gemeente Epe al diverse maatregelen uitgevoerd en ook voor de korte termijn staan nieuwe uitvoeringsprojecten op de rol.

Daarnaast dienen er nog nieuwe projecten te worden opgestart. Een van deze projecten betreft de aanpak van de Eekterweg en de Oranjeweg/Vierhousterweg in de omgeving van Vaassen. Beide wegen liggen (deels) buiten de bebouwde kom zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg en dienen om deze reden als 60 km/uur zone te worden ingericht. De ligging van de wegen is weergegeven in figuur 1.

De gemeente Epe heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd om voor de Eekterweg en de Oranje-weg/Vierhousterweg een inrichtingsvoorstel op te stellen. Voorliggende rapportage is een weergave van het gevolgde proces en de resultaten hiervan.



Figuur 1: *Ligging herin te richten wegen*

1.2. Planproces

In het planproces is de inbreng van bewoners langs de wegen en de belanghebbenden van het gebied rondom de wegen een belangrijk aspect. In tegenstelling tot eerder opgestelde herinrichtingsplannen (wijkverkeersplannen) is in deze situatie een minder omvangrijk planproces gevolgd. In dit planproces is, vanuit tijdsoverwegingen, eerst een conceptontwerp opgesteld dat is besproken met de belanghebbenden. Naar aanleiding van de opmerkingen is het conceptplan aangepast en verworpen tot de versie die nu voorligt en in deze rapportage aan de orde komt. Dit in tegenstelling tot de overige planprocessen waarbij de belanghebbenden ook al in het voortraject zijn betrokken.

Het gevolgde planproces is (chronologisch) als volgt opgebouwd:

- inventarisatie;
- concept planvorming;
- informatieavond;
- definitieve planvorming.

Naast de input van de 'gebruikers' is het planproces begeleid door een ambtelijke werkgroep.

Ambtelijke werkgroep

De ambtelijke werkgroep heeft een bijdrage geleverd als klankbord lopende het planproces. In de ambtelijke werkgroep zijn de mogelijke maatregelen besproken die hebben geleid tot het conceptplan. Daarna heeft de ambtelijke werkgroep een bijdrage geleverd in de georganiseerde informatieavond, waar het conceptplan is toegelicht. Ten slotte is in overleg met de werkgroep het 'definitieve' maatregelenpakket vastgesteld zoals dat nu voorligt.

De ambtelijke werkgroep is samengesteld uit de volgende personen:

- de heer R. de Vries (wethouder Openbare Ruimte);
- de heer R. Hartgers (afdeling Openbare Ruimte);
- de heer A. Lokhorst (afdeling Openbare Ruimte);
- de heer E. Zwep (afdeling Openbare Ruimte);
- mevrouw A. Freund (afdeling Openbare Ruimte);
- de heer J. Haveman (projectleider/verkeerskundige BVA Verkeersadviezen).

Informatieavond/inloopbijeenkomst

Op 19 november is een informatieavond/inloopbijeenkomst georganiseerd in 't Smallert. Hiervoor zijn de aanwonenden van de beide wegen en overige belanghebbenden (waaronder de industriekring Eekterveld en de Fietzersbond) uitgenodigd. Tijdens het eerste deel van de avond is een presentatie gegeven over het planproces, de Duurzaam Veilig-principes en de ongevallenlocaties op de Oranjeweg/Vierhouterweg en de Eekterweg. Het tweede deel van de avond bestond uit een discussie met de belangstellenden over het conceptmaatregelenpakket. Bewoners en belanghebbenden hebben de mogelijkheid gekregen om wijzigingen en/of aanvullingen aan te geven op het conceptplan. Deze wijzigingen en/of aanvullingen zijn met de ambtelijke werkgroep besproken en hebben geleid tot het definitieve maatregelenpakket.

1.3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 gaan wij in op de achtergronden van Duurzaam Veilig en het inrichten van 60 km/uur wegen buiten de bebouwde kom. In hoofdstuk 3 beschrijven wij de huidige situatie van de Eekterweg en de Oranjeweg/Vierhouterweg. Hierbij gaan wij in op de huidige gebruik en de huidige vormgeving van de wegen en komen de ongevalgegevens aan de orde. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 het maatregelenpakket beschreven. Hierbij gaan wij uitsluitend in op het 'definitieve' maatregelenpakket, waarbij wij wel aangeven welke wijzigingen zijn aangebracht naar aanleiding van de informatiebijeenkomst op 19 november. Wij merken op dat de maatregelen zich in hoofdzaak concentreren op de Eekterweg en op de Oranjeweg en in mindere mate op de Vierhouterweg.

2. Achtergronden Duurzaam Veilig

2.1. Algemeen

Zoals in de inleiding van deze rapportage al is aangegeven is eind jaren '90 gestart met het 'Duurzaam Veilig' inrichten van het Nederlandse wegennet. De Duurzaam Veilig filosofie baseert zich op het voorkomen van het aantal ongevallen en het verminderen van de ernst van de ongevallen die nog plaatsvinden. Dit betekent een preventieve aanpak. Hiervoor werd voornamelijk een curatieve aanpak ('aanpak achteraf') gehanteerd.

Een belangrijk aspect binnen Duurzaam Veilig is het creëren van een eenduidig en herkenbaar verkeerssysteem. De vormgeving en de inrichting van wegen moeten leiden tot een voorspelbaar verkeersgedrag van de weggebruikers. Onzeker verkeersgedrag bij weggebruikers kan ontstaan als verkeersvoorzieningen niet uniform zijn vormgegeven. Door wegen consequent samen te stellen uit dezelfde (goed zichtbare) ontwerpelementen, wordt de herkenbaarheid van het wegtype vergroot en het gewenste verkeersgedrag sterk bevorderd.

2.2. Verkeers- en verblijfsgebieden

De eerste stap op weg naar een Duurzaam Veilig wegennet is het indelen van het wegennet in verkeers- en verblijfsgebieden. Deze gebieden kennen een duidelijk functievervalschil ten opzichte van elkaar. Afwikkeling van het verkeer is de primaire functie binnen een verkeersgebied. Belangrijke kenmerken van een verkeersgebied zijn de hoge snelheid van het verkeer en scheiding van verkeer(ssoorten). Binnen een verblijfsgebied staat de woon- en verblijfsfunctie centraal. Wegen binnen een verblijfsgebied dienen voornamelijk ter ontsluiting van de in het gebied gelegen percelen/voorzieningen. Een lage snelheid en menging van verkeer kenmerken een verblijfsgebied.

2.3. Wegcategorieën

In een herkenbare wegenstructuur moet het aantal verschillende wegtypen in de verkeers- en verblijfsgebieden beperkt zijn. Op deze wijze kan een duidelijk onderscheid worden gecreëerd in de vormgeving van de verschillende wegtypen. In een verkeersgebied worden daarom twee wegtypen onderscheiden: de stroomweg en de gebiedsontsluitingsweg. Op beide wegtypen staat de afwikkeling van het verkeer op de wegvakken centraal. Op de stroomwegen is ook op de kruispunten de verkeersafwikkeling de primaire functie doordat de kruisingen ongelijkvloers worden uitgevoerd. Kruisingen op gebiedsontsluitingswegen kenmerken zich door een gelijkvloerse uitwisseling tussen de verschillende richtingen, veelal in de vorm van een rotonde. Op dit wegtype staat op kruispunten de uitwisseling centraal.

WEGCATEGORIEËN BUITEN DE BEBOUWDE KOM

Stroomweg



130 km/u



100 km/u



Gebiedsontsluitingsweg



80 km/u

Erftoegangsweg A



60 km/u



60 km/u

Erftoegangsweg B



60 km/u

Binnen een verblijfsgebied is er slechts één wegtype aanwezig: de erftoegangsweg. In de praktijk komt het vaak voor dat sommige wegen in een verblijfsgebied een bepaalde verzamelende of verbindende functie hebben. Daarom wordt binnen de wegcategorie erftoegangswegen onderscheid gemaakt in een type A en een type B. Op wegtype A ligt de verkeersintensiteit (vaak) hoger dan op wegtype B. Op afbeelding 1 zijn de verschillende wegtypen weergegeven.

- **Eekterweg en Oranjeweg/Vierhouterweg**

In het Gemeentelijk Verkeer en VervoerPlan (GVVP) van de gemeente Epe uit 2009 is de wegcategorisering voor de gemeente Epe opgenomen. Deze wegcategorisering is weergegeven op afbeelding 2. Zowel de Eekterweg als de Oranjeweg/Vierhouterweg zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg. In de volgende paragraaf worden de specifieke inrichtingskenmerken van erftoegangswegen beschreven.

2.4. Erftoegangswegen

- **Algemeen**

Op erftoegangswegen bedraagt de maximumsnelheid 60 km/uur. Deze lage snelheid is gerelateerd aan het gebruik van de weg. Erftoegangswegen kenmerken zich veelal door een gemengde verkeersafwikkeling. Alle verschillende weggebruikers (gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer, landbouwverkeer, ruiters, en dergelijke) maken meestal gebruik van dezelfde verkeersruimte. Dit betekent dat de weggebruikers elkaar te allen tijde kunnen ontmoeten. Alleen op een erftoegangsweg A kan er sprake zijn van de aanwezigheid van een vrijliggende fietsvoorziening.

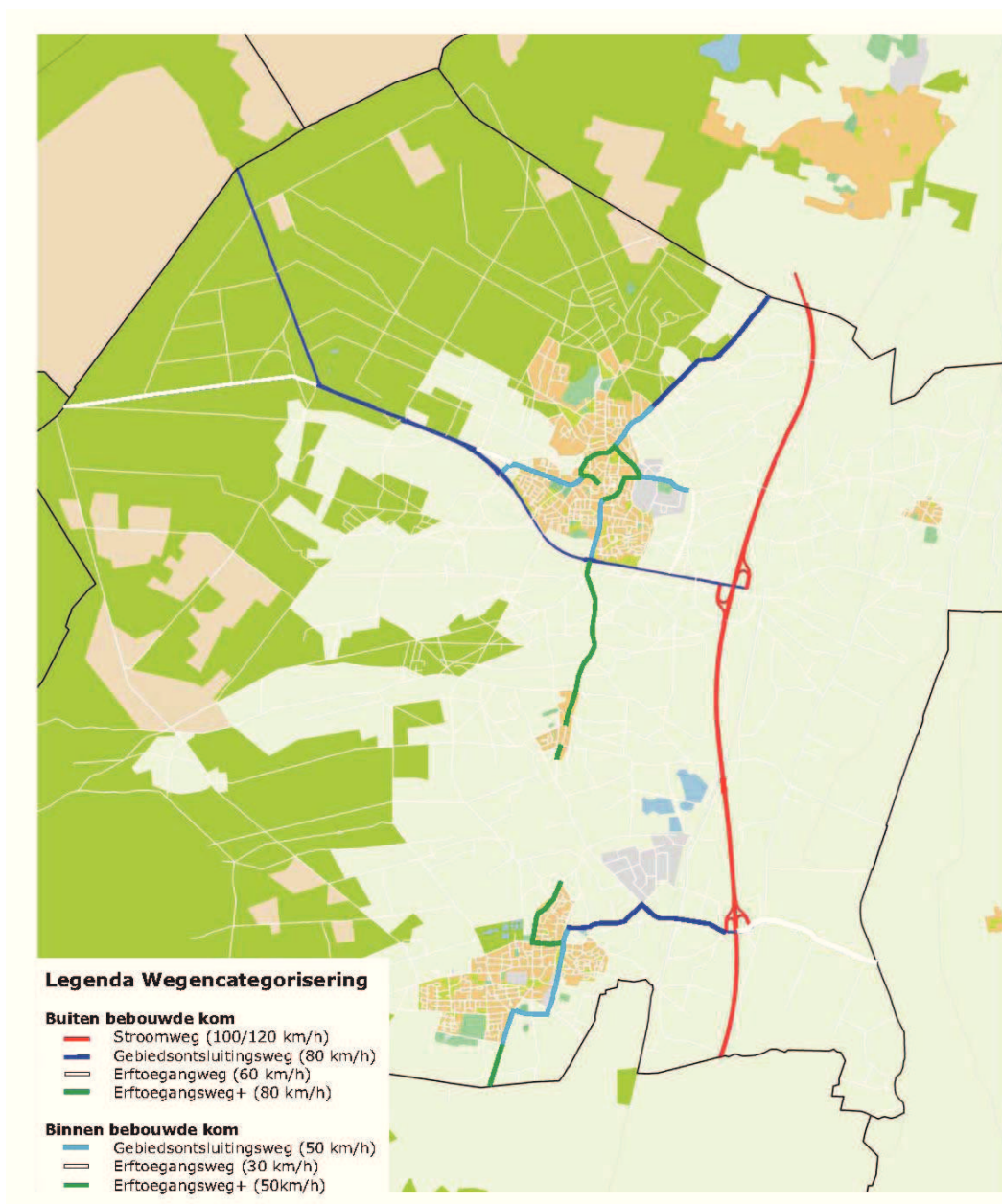
Om de kans op conflicten en ongevallen bij deze ontmoetingen te verkleinen is het nodig om op deze wegen (snelheidsremmende) maatregelen te treffen. Deze maatregelen moeten effectief zijn voor alle (gemotoriseerde) verkeerssoorten. Wel moet rekening worden gehouden met de bereikbaarheid en de berijdbaarheid van deze maatregelen.

- **Dwarsprofiel en markeringen**

Het dwarsprofiel van de erftoegangsweg is opgebouwd uit meerdere ontwerpelementen. Deze ontwerpelementen zijn opgenomen in tabel 1.

De rijbaanindeling van erftoegangswegen kenmerkt zich door het ontbreken van asmarkering. Dit betekent dat er geen rijrichtingscheiding aanwezig is. Een erftoegangsweg bestaat altijd uit één rijloper. De keuze tussen het 'wegtype' A of B is afhankelijk van de (verzamelende/verbindende) functie van de weg.

Afbeelding 2: Categorisering wegennet gemeente Epe (bron: GVVP)



Tabel 1: *Ontwerpelementen erftoegangswegen*

ontwerpelement	functies
rijloper	– afwikkeling van het rijdende verkeer
uitwijkstrook	– ruimte naast de rijloper – passeermogelijkheid voor elkaar tegemoetkomende weggebruikers – mogelijk fietssuggestiestrook
kantstreep	– visuele begrenzing van de rijloper (alleen erftoegangsweg A) – geleiding van het verkeer
tussenberm	– scheiding van verharding en vrijliggend fietspad – voorkomen/beperken van ongevallen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer
buitenberm	– ruimte voor wegmeubilair, beplanting, lichtmasten en bewegwijzering – voorkomen/beperken van enkelvoudige ongevallen (obstakelvrije zone)

● *Erftoegangsweg A*

Het dwarsprofiel van een type A bevat een rijloper met kantmarkeringen (1-3) en uitwijkstroken. De rijloper is minimaal 3,5 en maximaal 4,5 meter breed. De uiteindelijke breedte is voornamelijk afhankelijk van de verhardingsbreedte ter plaatse. Hierbij moet worden opgemerkt dat de uitwijkruimte niet groter mag zijn dan 0,4 meter. Wanneer deze uitwijkruimte groter is, wordt deze door fietsers in het algemeen beschouwd als fietssuggestiestrook. De toepassing van fietssuggestiestroken op erftoegangswegen A is mogelijk, hiervoor moet echter een andere maatvoering en markering worden gehanteerd.

Het toepassen van fietssuggestiestroken is mede afhankelijk van de beschikbare wegbreedte. Bij hogere intensiteiten van zowel het gemotoriseerde verkeer als het langzaam verkeer kan ervoor gekozen worden om vrijliggende fietspaden aan te leggen.

● *Erftoegangsweg B*

Het dwarsprofiel van een type B bestaat uitsluitend uit een verharding met een maximale breedte van 4,50 meter, in principe zonder markeringen. Fietsvoorzieningen komen op dit type erftoegangsweg in principe niet voor. De toelaatbare intensiteit op een erftoegangsweg type B is laag om redenen van verkeersveiligheid. Bij een toenemende intensiteit neemt de kans op bermschade toe vanwege de grotere kans op ontmoetingen met tegenliggers. Met ontmoetingen met (zeer) brede landbouwvoertuigen hoeft minder rekening te worden gehouden, omdat deze sporadisch voorkomen.

● *Snelheidsremmende maatregelen*

Ondanks de lagere maximumsnelheid en de lage auto- en fietsintensiteiten zijn er in verblijfsgebieden vaak nog verschillende potentiële gevarenpunten op kruispunten en wegvakken. Op dergelijke potentiële gevarenpunten kunnen dan (bij voorkeur) snelheidsremmende maatregelen worden getroffen. Voorbeelden van snelheidsremmende maatregelen zijn:

- kruispuntplateau;
- punaise;
- wegvakdrempel;
- Gumatec-drempel;
- asverspringing;
- wegversmalling en dergelijke.

De vormgeving van de maatregelen dient zodanig te zijn dat deze door alle relevante verkeerssoorten, waaronder landbouwverkeer, vrachtverkeer en eventueel openbaar vervoer veilig kunnen worden bereden.

● *Afsluitingen*

Als er binnen een verblijfsgebied een sluiproute aanwezig is, kan worden overwogen om het gebruik van deze route fysiek onmogelijk te maken. Het afsluiten van wegen kan op meerdere manieren worden gerealiseerd.

Ten eerste kan een gebied door middel van bebording worden afgesloten. Dit betreft een geslotenverklaring met uitzondering van bestemmingsverkeer, fietsverkeer en/of landbouwverkeer. Deze vorm van afsluiting werkt alleen wanneer er regelmatig sprake is van handhaving. Opgemerkt wordt dat het handhavingstechnisch moeilijk blijft om aan te tonen of een bepaalde verkeersdeelnemer wel of geen herkomst of bestemming in het gebied heeft.

Een tweede optie is de realisatie van een dynamische afsluiting. Dat wil zeggen dat bijvoorbeeld door het aanbrengen van een verzinkbare paal het doorgaande verkeer wordt vertraagd of zelfs geheel wordt geweerd, indien de apparatuur met behulp van een toegangscontrolesysteem werkt. Deze maatregel is erg kostbaar en onderhoudsgevoelig.

De laatste en meest ingrijpende mogelijkheid is een permanente fysieke afsluiting, waarvan het (brom)fietsverkeer en de voetgangers geen hinder ondervinden.

● *Poortconstructies*

De overgang van een verblijfsgebied naar een verkeersgebied wordt vormgegeven door een zogenaamde poortconstructie. Een poortconstructie is feitelijk gezien de begrenzing van de 60 km/uur zone en bestaat uit een verkeersportaal met daarin de verkeersborden met het snelheidsregime (60 km/uur). Naast bebording is een attentieverhogende maatregel wenselijk. Deze kan bestaan uit het aanbrengen van twee strepen over de breedte van de weg, maar ook door het aanbrengen van een snelheidsremmende maatregel.

3. Huidige situatie

3.1. Algemeen

In dit hoofdstuk beschrijven wij de verkeerskundige situatie van de Eekterweg en de Oranjeweg. Hierbij komt de ligging van de weg in de totale verkeersstructuur van de gemeente Epe aan de orde, waarmee de functie van de weg min of meer is vastgelegd. Tevens gaan wij in dit hoofdstuk in op het gebruik van beide wegen en de onveiligheid hierop. Ten slotte komt de huidige inrichting van de wegen aan de orde.

3.2. Wegenstructuur en functie

● *Eekterweg*

De Eekterweg ligt ten noordoosten van de kern Vaassen tussen de Kanaalweg en de Emsterweg. Deze weg ligt aan de zuidzijde in het verlengde van de Geerstraat die de verbinding tussen Vaassen en de autosnelweg A50 verzorgt. Het gedeelte van de Eekterweg tussen de Geerstraat en de Laan van Fasna maakt onderdeel uit van de verbinding tussen Vaassen en de A50. Het meer noordelijk gelegen deel, tussen de Laan van Fasna en de Emsterweg, heeft als functie het ontsluiten van het bedrijventerrein Eekterveld en vormt de verbinding vanaf de A50 naar Emst.

Voor het fietsverkeer geldt dat de Eekterweg onderdeel uit maakt van het primaire utilitaire fietsnetwerk van de gemeente Epe. Tevens is van belang dat het spoorbaantracé als fietsroute de Eekterweg kruist. Deze kruising bevindt zich aan de noordzijde van de Eekterweg net ten noorden van de aansluiting met de Aalbosweg.

● *Oranjeweg/Vierhouterweg*

De Oranjeweg/Vierhouterweg ligt meer centraal binnen de gemeente Epe ongeveer midden tussen de kernen Epe en Vaassen. De oost-west georiënteerde weg vormt de verbinding tussen de Eperweg (Emst) en de gemeentegrens met Nunspeet (Vierhouten).

Daarnaast is de Oranjeweg/Vierhouterweg aangemerkt als primaire utilitaire fietsroute, die uiteraard voor fietsverkeer dezelfde verbinding onderhoudt. Het eerste deel van de Oranjeweg ligt, gezien vanaf de Hoofdstraat, nog binnen de bebouwde kom van Emst.

Voor beide wegen geldt zoals vermeld dat het in de categorisering van het wegennet van de gemeente Epe een erftoegangsweg betreft. Voor de duidelijkheid vermelden wij dat het voor de Eekterweg alleen het deel betreft dat tussen de Laan van Fasna en de Emsterweg ligt. Het andere deel (tussen de Geerstraat en de Laan van Fasna) blijft gebiedsontsluitingsweg. Gezien de verbindende functie van

zowel de Eekterweg als de Oranjeweg vallen beide wegen in de hoogste categorie erfdoegangsweg (erfdoegangsweg A). Voor de Vierhouerweg geldt dat deze een lagere functie heeft en wordt aangemerkt als een erfdoegangsweg B. Hiervoor is gekozen omdat de Oranjeweg zich splitst ter hoogte van de aansluiting met de Gortelseweg, de intensiteit vanaf daar afneemt in de richting van Vierhouten en de weg een duidelijk smaller profiel en een bochtiger verloop heeft.

3.3. Vormgeving

● *Eekterweg*

Op de Eekterweg is de maximum toegestane snelheid 80 km/uur en de weg is voorzien van een asfaltverharding. Het te beschouwen wegvak wordt begrensd door een tweetal rotondes. Deze bevinden zich op de aansluitingen met de Emsterweg en de Laan van Fasna. De Eekterweg is aangeduid als een voorrangsweg. Dit betekent dat al het kruisende verkeer voorrang moet verlenen aan het verkeer op de Eekterweg. Op de weg is geen (brom)fietsverkeer toegestaan, dit bevindt zich op een eenzijdig gelegen in tweerichtingen bereden (brom)fietspad. Dit pad ligt zich aan de noordoostzijde van de Eekterweg. Hoewel de Eekterweg een voorrangsweg is dient het (brom)fietsverkeer op het (brom)fietspad langs de Eekterweg voorrang te verlenen aan het verkeer uit de zijwegen.

Op de Eekterweg sluit een aantal wegen aan. Aan de westzijde is dit de Logtenbergweg, een ondergeschikte weg die een deel van het buitengebied ontsluit. Daarnaast bevindt zich aan de westzijde nog een aantal percelen en woningen die rechtstreeks op de Eekterweg zijn aangesloten. Aan de oostzijde sluit het bedrijventerrein Eekterveld aan op de Eekterweg. Het betreft een tweetal aansluitingen via de Aalbosweg en de Spinfondsweg. Ook aan deze zijde ontsluit nog een aantal woningen rechtstreeks op de Eekterweg. Deze bevinden zich net ten zuiden van de Spinfondsweg.

De breedte van de Eekterweg is ongeveer 6,2 meter. De weg is voorzien van een onderbroken kantmarkering in 1 – 3 patroon (1 meter streep, 3 meter geen streep). Daarnaast is er onderbroken asmarkering aanwezig.

● *Oranjeweg/Vierhouerweg*

Voor de Oranjeweg geldt in grote lijnen een vergelijkbaar beeld als dat op de Eekterweg. Ook de Oranjeweg is een asfaltweg met een maximum toegestane snelheid van 80 km/uur en is aangeduid als een voorrangsweg. (Brom)fietsverkeer is ook hier niet toegestaan op de rijbaan en bevindt zich op een eenzijdig gelegen in tweerichtingen bereden (brom)fietspad. In dit geval bevindt dit pad zich aan de noordzijde van de Oranjeweg, waarbij de (brom)fietsers wel voorrang hebben op het verkeer uit de zijwegen. Hierbij merken wij op dat het veelal onverharde wegen betreft.

De Oranjeweg beschikt over een aantal zijwegen die veelal onverhard zijn. Daarnaast ontsluit een aantal voorzieningen en woningen rechtstreeks aan op de Oranjeweg.

De breedte van de Oranjeweg varieert en bedraagt minimaal circa 4,6 meter en maximaal circa 5,4 meter. De Oranjeweg beschikt niet over kantmarkering, met uitzondering van het gedeelte net buiten de bebouwde kom van Emst, waar sprake is van een door middel van markering aangegeven afscheiding tussen rijbaan en (brom)fietspad. Wel is er onderbroken asmarkering aanwezig.

Voor de Vierhousterweg geldt nog aanvullend dat het wegprofiel van deze weg smaller is (maximaal 4,5 meter) en een veel bochtiger verloop heeft en dat er geen asmarkering aanwezig is. Daarnaast is er op deze weg vanaf de gemeentegrens met Nunspeet sprake van een verbod voor vrachtverkeer.

3.4. Gebruik

De verkeersintensiteit op de Eekterweg bedraagt in de huidige situatie ongeveer 6.300 motorvoertuigen per etmaal. Uit de metingen blijkt dat het aandeel grote voertuigen circa 10% bedraagt. Dit betekent niet dat het allemaal vrachtverkeer betreft. Ook landbouwverkeer en personenauto's met aanhangers worden (deels) als grote voertuigen aangemerkt

Op de Oranjeweg ligt de verkeersdruk aanzienlijk lager. Op deze weg bedraagt de etmaalintensiteit circa 1.800 motorvoertuigen op het gedeelte direct ten oosten van de aansluiting met de Woesterweg. Opvallend op deze weg is dat de intensiteit op de weekenddagen het hoogste is. Dit heeft naar verwachting te maken met de recreatieve functie van de weg.

3.5. Onveiligheid

Van beide wegen is geïventariseerd hoeveel ongevallen er de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden. Hierbij is een periode van 5 jaar (2007-2011) beschouwd.

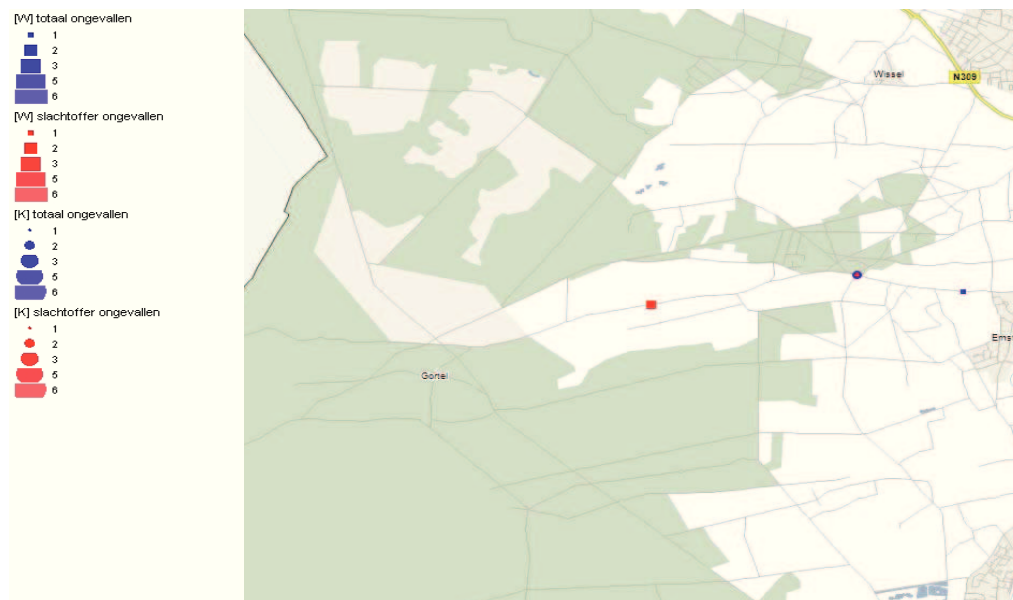
● *Eekterweg*

Op de Eekterweg hebben in deze periode 14 ongevallen plaatsgevonden. Drie hiervan hebben een ernstige afloop, dat wil zeggen dat hier slachtoffers bij zijn gevallen. In al deze drie situaties betreft het een ziekenhuisopname. Opvallend is dat er in 2010 en 2011 geen ongevallen meer zijn geregistreerd.

De locaties waar de ongevallen hebben plaatsgevonden zijn weergegeven in figuur 2. Uit de figuur blijkt dat de grootste ongevallenconcentratie zich bevindt op de



Figuur 2: Ongevallenlocaties Eekterweg (periode 2007-2011)



Figuur 3: Ongevallenlocaties Oranjeweg (periode 2007-2011)

rotonde van de Eekterweg met de Laan van Fasna. Ook de rotonde met de Emsterweg en de aansluiting van de Eekterweg op de Aalbosweg zijn locaties waar meer dan één ongeval heeft plaatsgevonden. Er vinden slechts twee ongevallen plaats op wegvakken. Mogelijk dat één hiervan zelfs nog betrekking heeft op de fietsoversteek van het spoorbaantracé.

● *Oranjeweg/Vierhouterweg*

Op de Oranjeweg hebben in de periode 2007-2011 vijf ongevallen plaatsgevonden. Evenals op de Eekterweg hebben drie van deze ongevallen een ernstige afloop en een ziekenhuisopname tot gevolg gehad. Ook op de Oranjeweg zijn de afgelopen jaren geen ongevallen meer geregistreerd. In dit geval betreft dit de jaren 2009 t/m 2011.

De ongevallenlocaties op de Oranjeweg zijn weergegeven in figuur 3. Op het kruispunt van de Oranjeweg en de Woesterweg/Veldweg vinden twee ongevallen plaats. Deze hebben echter plaatsgevonden voordat de rotonde op deze kruising is gerealiseerd. Daarnaast zijn er twee wegvakken waar ongevallen plaatsvinden. Opvallend is dat op het wegvak tussen de Hertenkampsweg en de Oranjeveldweg twee ongevallen hebben plaatsgevonden met een letselaflap.

Op de Vierhouterweg zijn geen ongevallen geregistreerd in de periode 2007-2011.

Afbeelding 3: Maatregelen Eekterweg (schematisch)



4. Maatregelenpakket

4.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het definitieve ontwerp. Zoals al aangegeven is dit ontwerp tot stand gekomen in een tweetal stappen: in eerste instantie is op basis van de bevindingen uit de inventarisatie een conceptmaatregelenplan opgesteld. De aandacht bij het zoeken naar oplossingen richt zich vooral op een verbetering van de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid van het langzame verkeer, zonder de belangen van de overige verkeersdeelnemers (onevenredig) te schaden. Dit conceptmaatregelenplan is op een informatieavond toegelicht, waarbij door de aanwezigen een aantal opmerkingen is gemaakt. Deze opmerkingen zijn verwerkt in het voorliggende definitieve ontwerp.

De door de aanwezigen gemaakte opmerkingen die hebben geleid tot aanpassing van het conceptplan, zijn opgenomen in dit hoofdstuk. In dit hoofdstuk worden de maatregelen beschreven. De ligging van de maatregelen is weergegeven op afbeelding 3 voor de Eekterweg en afbeelding 4 voor de Oranjeweg. Een nadere uitwerking van de maatregelen is terug te vinden in bijlage 1.

Voordat op de exacte maatregelen wordt ingegaan komen in paragraaf 4.2 een aantal uitgangspunten aan de orde die bepalend zijn voor het definitieve maatregelenpakket. Naast de algemene uitgangspunten wordt hierbij ingegaan op de voorrangssituatie en de positie van en bromfietser.

4.2. Uitgangspunten

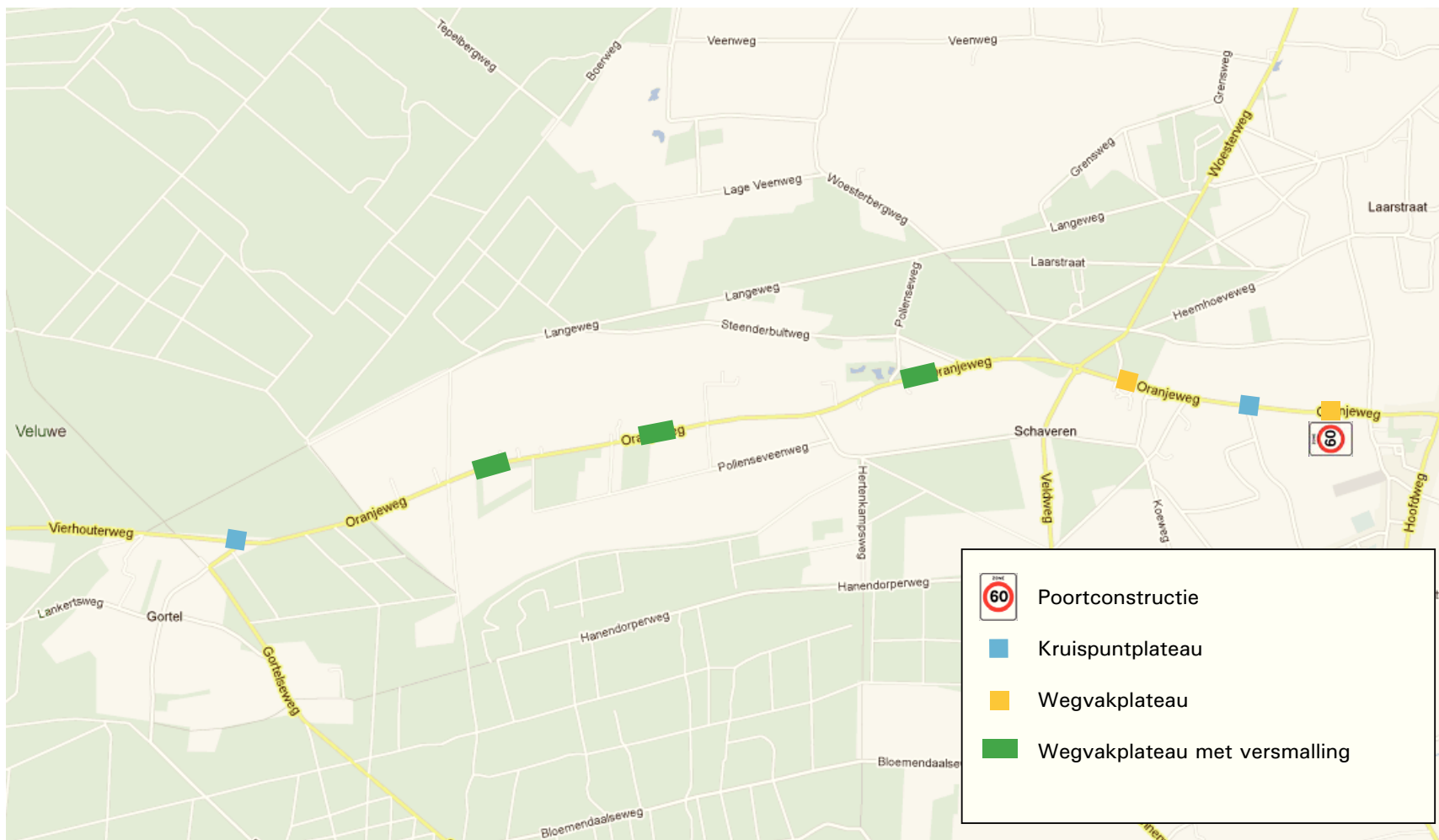
● *Algemeen*

Op basis van de categorisering van het wegennet blijkt dat zowel de Eekterweg als de Oranjeweg een erftoegangsweg is. Gezien de verbindende functie van de wegen en het feit dat beide al beschikken over een vrijliggende (brom)fietsvoorziening worden beide wegen ingericht als een erftoegangsweg A met een maximum snelheid van 60 km/uur. Dit vormt de basis voor het ontwerp en de voorgestelde maatregelen. Zoals al aangegeven geldt dit niet voor de Vierhousterweg, deze weg heeft een lagere categorie (erftoegangsweg B). Gezien de profielbreedte van deze weg en het bochtige verloop worden op deze weg geen aanvullende maatregelen voorgesteld. In dit hoofdstuk wordt de Vierhousterweg verder dan ook buiten beschouwing gelaten. Wel maakt uiteraard ook de Vierhousterweg in de toekomst, na realisatie van de maatregelen op de Oranjeweg, onderdeel uit van de in te stellen 60 km/uur zone.

● *Voorrangssituatie*

Voor zowel de Eekterweg als de Oranjeweg geldt dat er in de huidige situatie sprake is van een voorrangsweg. Voorrangswegen passen niet binnen 60 km/uur

Afbeelding 4: Maatregelen Oranjeweg (schematisch)



gebieden en in principe geldt binnen 60 km/uur gebieden gelijkwaardigheid. Essentieel bij het toepassen van gelijkwaardigheid is dat de situatie hiertoe ook aanleiding moet geven. Met andere woorden het moet duidelijk zijn dat er sprake is van gelijkwaardigheid. Dit kan worden benadrukt door het treffen van maatregelen, maar het moet vanuit de wegkenmerken ook duidelijk zijn. Vooral het laatste is vaak lastig te realiseren als er sprake is van zeer ondergeschikte wegen, waar ook bij gelijkwaardigheid al informeel voorrangsgedrag geldt. Voor de Eekterweg geldt dat de aansluiting met de Logtenbergweg een zeer ondergeschikte aansluiting is die door de ligging in de directe nabijheid van een huis ook niet opvalt. Het creëren van een gelijkwaardige voorrangssituatie op deze locatie is om deze reden niet aan te bevelen. Aangezien het vanuit een consequent beeld gewenst is om alle zijwegen wel, of alle zijwegen geen voorrang te geven wordt voorgesteld de voorrangssituatie op de Eekterweg in stand te laten. Dit kan door het instellen van voorrangskruispunten. De aanduiding voorrangsweg wordt hiermee verwijderd. In het kader van de kwaliteit van de primaire fietsroute die langs de Eekterweg loopt is besloten, in tegenstelling met de huidige situatie, de fietspaden ook voorrangsgerechtigd te maken ten opzichte van de zijwegen (Aalbosweg en Spinfondsweg).

Voor de Oranjeweg geldt een soortgelijke redenering. De zijwegen van de Oranjeweg zijn nagenoeg allemaal onverhard. Omdat het laatste deel van de weg (of het deel tussen het fietspad en de rijbaan) wel verhard is en daarmee niet is te onderscheiden van verharde zijwegen kunnen er misverstanden ontstaan over de voorrangssituatie. Om dit te voorkomen is ook voor de Oranjeweg besloten de voorrangssituatie in stand te laten. Waarbij ook hier geldt dat het voorrangskruispunten betreft en de status als voorrangsweg wordt opgeheven. Het fietsverkeer heeft op de Oranjeweg al voorrang op de zijwegen en dit zal dan ook in stand worden gelaten. De enige uitzondering hierop vormt de aansluiting van de Oranjeweg op de Vierhousterweg. Op deze locatie is er duidelijke sprake van een kruispunt van wegen van gelijke orde. Om deze reden zal op deze locatie de voorrangssituatie worden opgeheven en er sprake worden van gelijkwaardigheid.

● *Positie bromfietser*

Binnen 60 km/uur gebieden rijdt de bromfietser in principe op de rijbaan. Dit betekent dat ook in het geval van de Eekterweg en de Oranjeweg de bromfietser op de rijbaan zou moeten rijden. Voor de Eekterweg is echter besloten de (brom)fietser op het (brom)fietspad te laten. De achterliggende reden hiervoor is enerzijds de intensiteit en het aandeel vrachtverkeer op deze weg. Anderzijds speelt de continuïteit hierbij een rol. De bromfietser rijdt zowel langs de Eekterweg (ten zuiden van de Laan van Fasna) als op de Vaassenseweg op het vrijliggende (brom)fietspad. Het laten vervallen van het tussenliggende deel leidt voor de (brom)fietsers tot onduidelijkheid en discontinuïteit. Besloten is om de bromfietser niet op de rijbaan van de Eekterweg te laten rijden en hiermee het (brom)fietspad in stand te laten.

4.3. Eekterweg

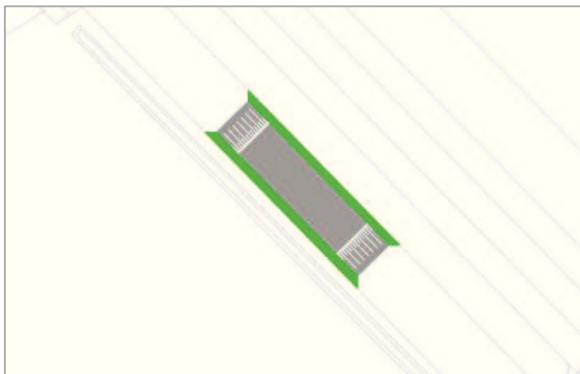
● *Poortconstructies*

Ter begrenzing van het in te stellen 60 km/uur gebied moeten op de randen zogenaamde poortconstructies worden gerealiseerd. Voor de Eekterweg betekent dit dat op circa 20 meter van de rotonde met de Emsterweg en de Laan van Fasna een 60 km/uur poort wordt gerealiseerd. Deze poort zal bestaan uit dubbele doorgetrokken streep over de rijbaan en het aanbrengen van 60 km/uur zonebebording (portaal).



● *Wegvakmaatregelen*

Op de Eekterweg wordt één wegvakmaatregel getroffen. Deze maatregel wordt gerealiseerd iets ten noordwesten van huisnummer 34. Het betreft een versmalling met plateau. De versmalling is tweezijdig, dat betekent dat de as van de rijbaan in stand blijft. De doorrijbreedte die hierbij is gekozen bedraagt 4,5 meter, waardoor er sprake is van een versmalling van circa 1,7 meter. Hierdoor is het voor twee personenauto's mogelijk om gewoon door te rijden, zij het met aangepaste snelheid. Het passeren van een vrachtauto door een personenauto, en uiteraard ook door een vrachtauto, is niet mogelijk. Deze voertuigen zullen dus op elkaar moeten wachten. Het hoogteverschil dat voor het plateau wordt gehanteerd bedraagt 8 centimeter. Voor deze maat is gekozen in verband met de aanwezigheid van veel vrachtverkeer. Het talud van het plateau wordt conform de richtlijnen vormgegeven in een sinusvorm met een lente van 3,2 meter. De totale lengte van de maatregel bedraagt circa 20 meter. Ten opzichte van het conceptplan is de maatregel iets verschoven in verband met aanwezige toegangen naar landerijen.



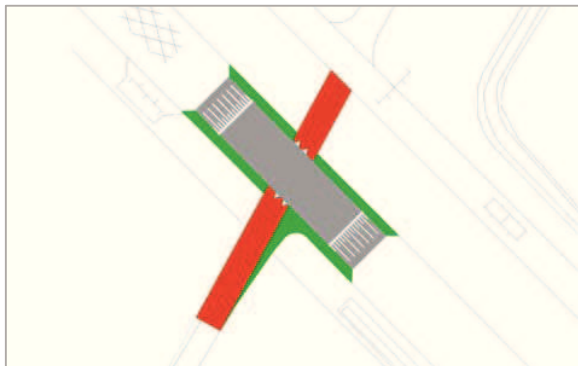
● *Kruispuntmaatregelen*

Op een tweetal kruispunten wordt een maatregel getroffen. De eerste maatregel bevindt zich op de aansluiting van de Eekterweg met de Spinfondsweg. In het conceptplan was op deze locatie een plateau voorzien. Door de bewoners is echter de angst geuit dat er



sprake zal zijn van grote (trillings)hinder, omdat de woningen op zeer kleine afstand gelegen zijn en al eerder door slecht wegdek ernstige hinder is ervaren. Om deze reden is besloten de maatregel alleen figuratief weer te geven. Dit betekent dat uitsluitend de bij een plateau horende markering en (eventueel) een afwijkende kleur wordt aangebracht, maar er geen hoogteverschil zal worden gerealiseerd. Wel zal op deze locatie het (brom)fietspad worden verlegd. Deze voorziening wordt ter hoogte van het kruispunt dicht naar de rijbaan toegebracht. De reden hiervoor is dat de bromfietser gebruik blijft maken van deze voorziening en het zicht op het bromfietspad voor verkeer komende uit de Spinfondsweg in de huidige situatie slecht is. Als het bromfietsverkeer voorrang krijgt kan dit leiden tot gevaarlijke situaties. Om het zicht te verbeteren is het bromfietspad opgeschoven richting de rijbaan. Hiermee wordt niet alleen het uitzicht vanuit de Spinfondsweg verbeterd, maar komen de (brom)fietsers ook beter in het zicht van het verkeer op de Eekterweg. Het (brom)fietspad wordt over de kruising in de voorrang gezet en met rood verhardingsmateriaal vormgegeven.

Tweede kruispunt maatregel is een maatregel ter hoogte van de fietsoversteek bij het spoorbaantracé. Op deze locatie wordt eenzelfde maatregel getroffen als bij huisnummer 34. Dat wil zeggen een versmalling in combinatie met een plateau. Ook hier bedraagt de doorrijbreedte 4,5 meter, is het hoogteverschil 8 centimeter en worden de taluds met een lengte van 3,2 meter vormgegeven. De voorrangssituatie blijft zoals deze nu is. Dat betekent dat het fietsverkeer voorrang moet verlenen aan het verkeer op de Eekterweg. Mogelijk dat in de toekomst deze voorrangssituatie wordt gewijzigd. Dit kan echter alleen als de fietsroute een veel hoger gebruik krijgt dan nu het geval is en aanvullende maatregelen worden getroffen.



Ook op het kruispunt met de Aalbosweg worden nog maatregelen getroffen. Deze hebben (voorlopig) echter alleen betrekking op de voorrangssituatie van het (brom)fietsverkeer. Ook op dit kruispunt wordt de (brom)fietser in de voorrang gezet en wordt rood verhardingsmateriaal over het kruisingsvlak aangebracht. Voor dit kruispunt is overwogen een afsluiting te realiseren. Dat wil zeggen de aansluiting van de Aalbosweg op de Eekterweg voor gemotoriseerd



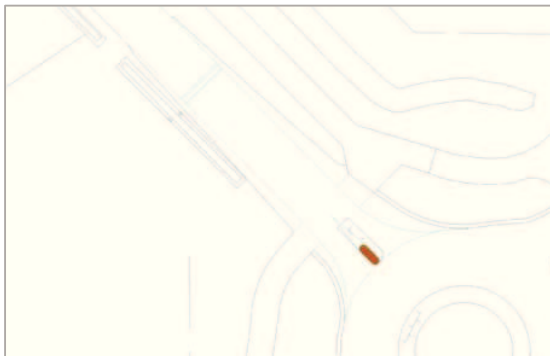
verkeer op te heffen. Dit omdat het aantal aansluitingen van het bedrijventerrein op de Eekterweg voldoende is en het kruispunt relatief dicht bij de fietsoversteek van het spoorbaantracé ligt. Vooralsnog wordt hiertoe echter niet overgegaan. In het kader van het wijkverkeersplan Eekterveld zal deze discussie worden gevoerd. Hierbij spelen ook de belangen van en eventueel gewijzigde inzichten met betrekking tot het openbaar vervoer een belangrijke rol.

● *Markering*

De markering van de Eekterweg zal worden aangepast. Zoals al aangegeven bedraagt de maximale breedte van de rijloper van een erftoegangsweg A (binnen de markering) 4,5 meter. De breedte van de Eekterweg bedraagt momenteel circa 6,2 meter. Omdat onlangs nieuwe kantmarkering is aangebracht (in het juiste 1-3 patroon) is besloten die nu niet te wijzigen en voorlopig te accepteren dat de rijbaanbreedte te groot is. Het opnieuw verwijderen van de markering zal leiden tot ernstige schade aan het wegdek. Uit kostenoverwegingen is besloten dit nu niet te doen en bij de eerstvolgende onderhoudscyclus de markering aan te passen. De asmarkering, die onlangs niet is vervangen, zal worden verwijderd.

● *Overig*

Naast de hiervoor voorgestelde maatregelen wordt ook de toegang van de 60 km/uur zone vanaf de rotonde Laan van Fasna aangepast. De aansluiting van de Eekterweg (noordwest) op de rotonde wordt verkleind. De aanwezige middengeleider wordt verwijderd en vervangen door een overrijdbare geleider met een breedte van 1,0 meter. Ook de rijstrookbreedtes van het de rotonde naderende en verlatende verkeer worden versmald. Hiermee wordt het ondergeschikte karakter van dit deel van de Eekterweg benadrukt.



In de informatieavond is het instellen van een verbod voor vrachtverkeer nog als aanvullende maatregel aan de orde geweest. De gedachte hierbij is om het vrachtverkeer, dat komt vanaf de A50 en een bestemming heeft op het bedrijventerrein Eekterveld, vanaf de rotonde Eekterweg-Laan van Fasna via de Talhoutweg het bedrijventerrein Eekterveld op te leiden. Hiermee kan de hoeveelheid vrachtverkeer op de Eekterweg worden beperkt. Het effect van deze maatregel is afhankelijk van de relaties die het vrachtverkeer dat nu gebruik maakt van de Eekterweg heeft. Als al het vrachtverkeer een bestemming heeft op het bedrijventerrein kan het een zeer effectieve maatregel zijn. Is het grootste deel van het vrachtverkeer doorgaand dan kan een dergelijke maatregel leiden tot ongewenste verschuivingen in verkeersstromen. Omdat er op dit moment

onvoldoende inzicht bestaat in de verkeersstromen van het vrachtverkeer kunnen de effecten hiervan niet worden ingeschat. Om deze reden zal nu niet worden overgegaan tot het instellen van een vrachtverkeerverbod op de Eekterweg. Mogelijk dat deze maatregel in een later stadium wel kan worden doorgevoerd. Een en ander is ook afhankelijk van de effecten die het instellen van het 60 km uur regime heeft.

4.4. Oranjeweg

De weg zal zoals gezegd vormgegeven moeten worden als een erftoegangsweg en ingericht worden als een 60 km/uur zone. Deze inrichting heeft alleen betrekking op het gedeelte buiten de bebouwde kom. Maatregelen zullen vooral nodig zijn op het gedeelte tussen de komgrens het bosgebied ten westen van de Oranjeveldweg. Vanaf het begin van dit bosgebied wordt de profilering vanaf de overgang naar de Vierhousterweg in de richting van Vierhouten namelijk aanzienlijk smaller en daarnaast is er als gevolg van het bos sprake van een meer gesloten ruimtelijk profiel. Ten oosten van dit bos is het een relatief open gebied.

● *Poortconstructie*

De poortconstructie van de Oranjeweg wijkt af van die van de Eekterweg. Aan de Nunspeetse kant hoeft geen poortconstructie te worden aangebracht, omdat wordt aangesloten bij het 60 km/uur gebied van de buurgemeente. Aan de zijde van Emst zal de poortconstructie op de komgrens van Emst worden gerealiseerd en als wegvakmaatregel worden vormgegeven.

● *Markering*

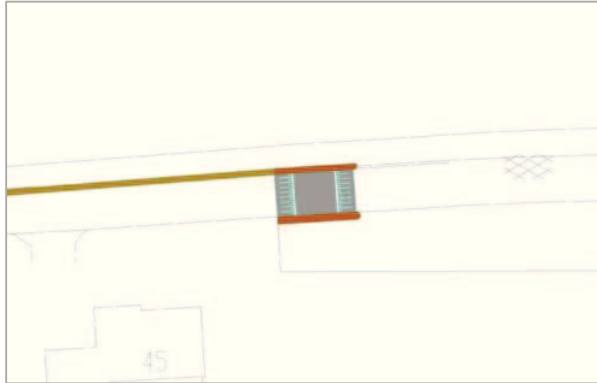
De Oranjeweg zal op het gedeelte tussen de komgrens en het begin van het zuidelijk gelegen bos, net voorbij de aansluiting met de Oranjeveldweg, worden voorzien van kantmarkering in een 1-3 patroon. De markering zal op circa 30 centimeter uit de wegwand worden aangebracht zodat een rijloper ontstaat met een breedte van 4,5 meter. Ter hoogte van het zuidelijk gelegen bos versmalt het profiel van de Oranjeweg en is het aanbrengen van markering niet meer nodig. Verder richting Nunspeet versmalt het profiel nog iets meer.



● *Wegvakmaatregelen*

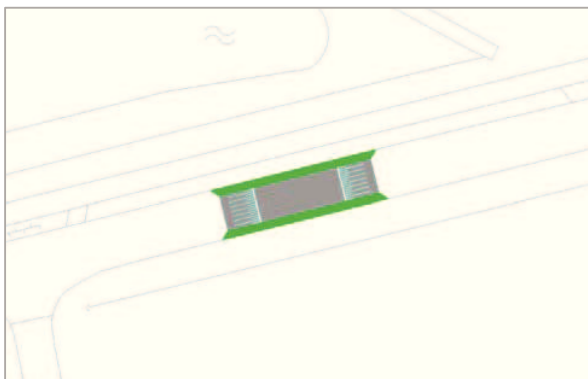
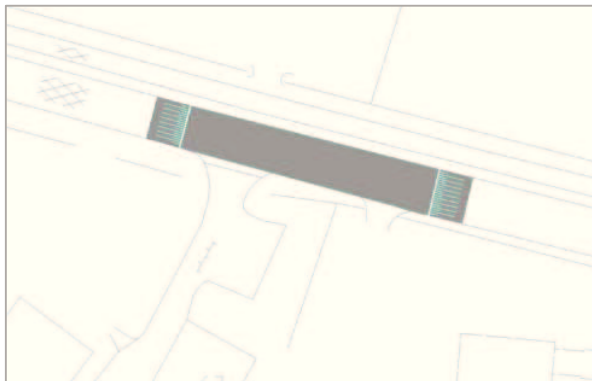
De eerste wegvakmaatregel vanuit oostelijke richting bezien is dus de poortconstructie. Het betreft in dit geval niet alleen de bebording en belijning maar deze maatregel wordt ondersteund met een plateau. Het hoogteverschil dat voor het plateau wordt gehanteerd bedraagt, in tegenstelling tot de Eekterweg waar 8 centimeter hoogteverschil wordt gehanteerd, 12 centimeter. Het talud van het plateau is gebaseerd op een passeersnelheid van 50 km/uur en wordt conform de

richtlijnen vormgeven in een sinusvorm met een lente van 3,5 meter. De totale lengte van de maatregel bedraagt circa 10 meter. Om de overgang tussen binnen en buiten de bebouwde kom te accentueren wordt het plateau 'in de banden' gezet.



Vanaf de komgrens tot aan het begin van de groenstrook tussen de rijbaan en het (brom)fietspad wordt aan de noordzijde van de rijbaan de tussenberm tussen rijbaan en (brom)fietspad aangepast. Deze ruimte is in de huidige situatie vormgegeven door middel van twee parallel lopende doorgetrokken strepen. Hierdoor kan het gemotoriseerde verkeer eenvoudig van het (brom)fietspad gebruik maken. Om de afscherming tussen rijbaan en (brom)fietspad te accentueren wordt deze tussenstrook fysiek gemaakt. De eerste gedachte is om dit deel te voorzien van een 'groene' invulling. Constructief blijkt dit echter niet mogelijk. Nadere uitwerking zal uit moeten wijzen hoe deze fysieke afscherming optimaal kan worden vormgegeven. Het zal in ieder geval een niet overrijdbare scheiding zijn, waarbij geen gebruik wordt gemaakt van zogenaamde varkensruggen o.i.d.

De tweede wegvakmaatregel betreft de realisering van een plateau in een wegvak. Dit plateau is voorzien ter hoogte van de camping aan de Oranjeweg en spreidt zich uit over beide inritten van de camping. Het betreft een plateau met een lengte van circa 40 meter, een hoogte van 12 centimeter en 60 km/uur taluds van 4,5 meter lang.



Ten oosten van de rotonde met de Woesterweg/Veldweg worden er nog drie identieke wegvakmaatregelen getroffen. Het betreft een tweezijdige versmalling met plateau, nagenoeg identiek aan de maatregelen op de Eekterweg. De doorrijbreedte die hierbij is

gekozen bedraagt 4,5 meter, waardoor het voor twee personenauto's mogelijk is om gewoon door te rijden, zij het met aangepaste snelheid. Het passeren van een vrachtauto door een personenauto, en uiteraard ook door een vrachtauto, is niet mogelijk. Het hoogteverschil dat voor de maatregel wordt gehanteerd bedraagt 12 centimeter en de taluds zijn sinusvormig met een lengte van 4,5 meter. De totale lengte van de maatregel bedraagt circa 20 meter. De drie wegvakmaatregelen zijn geprojecteerd net ten oosten van huisnummer 81, ten oosten van huisnummer 98 en tussen de huisnummers 111 en 113. Om de versmalling te accentueren zal de zijkant van de versmalling worden voorzien van groenelementen. De invulling hiervan is afhankelijk van de exacte ligging van de maatregel en de omgevingskenmerken.

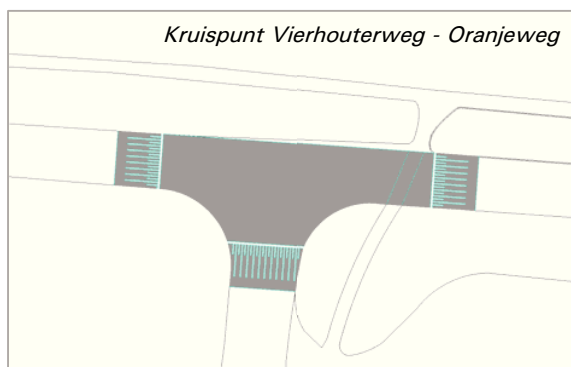
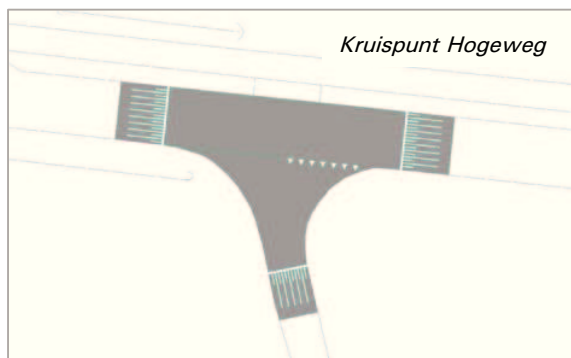
Deze drie maatregelen zijn een gewijzigde maatregel uit het conceptplan. In het conceptplan waren vier eenzijdige versmallingen (doorrijbreedte 3,5 meter) opgenomen. De versmallingen waren gesitueerd bij de ingangen van de bebouwingsconcentraties en voorzien van een haag om een extra visueel versmallend effect te bewerkstelligen. Deze maatregel waren dicht bij de bestaande woningen gelegen. Door de aanwonenden is aangegeven dat zij deze vorm minder wenselijk vinden in verband met te verwachten hinder door remmende en optrekkende voertuigen.

Door de bewoners is naar aanleiding van deze wijziging aangegeven dat zij ook deze maatregelen (vooralsnog) ongewenst vinden. In overleg met de bewoners is besloten de voorgestelde drie maatregelen dan ook nog niet uit te voeren, maar het gedeelte van de Oranjeweg tussen de rotonde Woesterweg/Veldweg en Oranjeweg 112 voorlopig uitsluitend te voorzien van markering en een aanduiding "60" op het wegdek. Na de realisatie van de maatregelen zal worden bepaald of het aanbrengen van de markering en de 60 km/uur figuratie voldoende effect heeft of dat aanvullende maatregelen gewenst zijn.

Om de effecten te kunnen bepalen heeft een vooronderzoek plaatsgevonden. Op drie locaties op het beschouwde wegvak heeft een mechanische verkeerstelling plaatsgevonden, waarbij zowel de intensiteit als de snelheid is geregistreerd. Opvallende zaken uit de tellingen zijn dat de intensiteit op zondag ongeveer twee keer zo hoog ligt als op een werkdag. Daarnaast blijkt dat door een substantieel deel van de voertuigen harder wordt gereden dan de toegestane 80 km/uur. Op een van de onderzochte locaties bedraagt de V85 90 km/uur. Dat wil zeggen dat door 15% van de voertuigen harder wordt gereden dan 90 km/uur. Een vergelijkbaar onderzoek zal na invoering van de maatregelen worden uitgevoerd. Aan de hand van dit na-onderzoek kan enerzijds worden bepaald welke effecten de maatregelen hebben ten opzichte van de voorsituatie. Anderzijds blijkt of de maatregelen het gewenste effect tot gevolg hebben. Vervolgens zal in overleg met de bewoners worden bepaald of er, en welke snelheidsremmende maatregelen nog moeten worden getroffen.

● *Kruispuntmaatregelen*

Op een tweetal kruispunten wordt de Oranjeweg voorzien van een plateau. Ten oosten van de rotonde met de Woesterweg betreft het de aansluiting met de Hogeweg en ten westen van de rotonde de aansluiting met de Oranjeweg/-Vierhousterweg. De maatregel wordt een 60 km/uur plateau met een hoogte van 12 centimeter. Zoals al eerder aangegeven wordt op het kruispunt met de Vierhousterweg de voorrangssituatie opgeheven.



Naast de genoemde kruispunten zijn er nog twee locaties waar een maatregel gewenst is. Het betreft de aansluitingen van de fietsoversteken op de Vierhousterweg ter hoogte van de Gortelseweg en de Langeweg. Binnen de nu voorliggende planvorming zijn voor deze locaties nog geen maatregelen opgenomen. Deze maatregelen zullen worden uitgewerkt in het kader van de opwaardering van de recreatieve fietsroutes Gortelseweg/Van Manenspad, waarvoor inmiddels subsidie is verkregen.

● *Overig*

Als laatste maatregel wordt voorgesteld het vrachtwagenverbod op de Vierhousterweg, dat nu ingaat ter hoogte van de gemeentegrens met Nunspeet, al eerder van toepassing te verklaren. Voorgesteld wordt het vrachtverkeerverbod vanaf de kruising Oranjeweg-Vierhousterweg in te stellen.

4.5. Kosten

De voorgestelde maatregelen zijn schematisch weergegeven op afbeelding 3 en 4. Het betreft alleen een overzicht van de grotere maatregelen. Vanwege de leesbaarheid van de afbeeldingen is de aanpassing van de markering, hier niet op opgenomen. In tabel 2 zijn de kosten weergegeven die met de uitvoering van de geplande werkzaamheden gemoeid zijn.

Tabel 2: *Kostenraming maatregelenpakket*

maatregel	kosten	
Eekterweg		
Aanpassen rotonde Laan van Fasna en realiseren poortconstructie	€	25.000,00
Aanpassen kruispunt Spinfondsweg	-	46.000,00
Realiseren plateau ter hoogte van Spoorbaantracé en aanpassen fietspad Aalbosweg	-	30.000,00
Realiseren poortconstructie noordzijde	-	6.500,00
Realiseren versmalling + plateau ter hoogte van huisnummer 34	-	20.000,00
Totaal Eekterweg	€	127.500,00
Oranjeweg		
Realiseren komgrensmaatregel en tussenberm	€	70.000,00
Realiseren plateau Oranjeweg-Hogeweg	-	27.000,00
Realiseren plateau ter hoogte van camping	-	29.500,00
Verwijderen asmarkering een aanbrengen kantmarkering	-	20.000,00
Realiseren versmalling + plateau bij huisnummer 81, 98 en 111	-	45.000,00
Realiseren plateau Oranjeweg-Vierhousterweg	-	30.000,00
Totaal Oranjeweg	€	221.500,00

Geconcludeerd kan worden dat de kosten voor de Eekterweg € 127.500,00 bedragen en voor de Oranjeweg € 221.500,00. De gezamenlijke kosten komen hiermee op circa € 350.000,00. Het beschikbare budget bedraagt circa € 280.000,00. Bezien zal worden of een aanbestedingsvoordeel kan worden behaald, waardoor alle maatregelen uitgevoerd kunnen worden. Als dit niet het geval is zal de maatregel direct na de komgrens van de Oranjeweg (realiseren tussenberm) vervallen of soberder worden uitgevoerd en/of zal de maatregel bij de camping vervallen.

Bijlage

Bijlage 1: *Overzicht detailmaatregelen Eekterweg en Oranjeweg*

