



Reactienota Herinrichting Oenerweg

16 december 2025

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Aanpassingen schetsontwerp.....	3
3. Reacties inloopbijeenkomst 12 november 2025.....	5
4. Reacties online 15 – 28 november 2025	20

1. Inleiding

De voorliggende Reactienota bevat de verantwoording van de binnengekomen reactieformulieren op het conceptontwerp voorkeursvariant Herinrichting Oenerweg d.d. 12 november 2025. Het ontwerp voorziet in een veilige regionale fietsverbinding tussen Oene en Epe

Na het verwerken van de reacties heeft het college dit conceptontwerp vervolgens uitgewerkt in een voorlopig ontwerp. Daarna volgt een definitief ontwerp, op basis van technische uitwerkingen. Over het definitief ontwerp zal het college verder in overleg gaan met de directbetrokkenen, zoals de aanwonenden. De gemeente maakt het definitief ontwerp samen met een adviesbureau en de aannemer in een zogenaamd bouwteam.

Tijdens de informatieavond op woensdag 12 november 2025 in het Kulturhus te Oene heeft het college het concept-ontwerp voor eenieder ter reactie gepresenteerd. Van de ruim 80 aanwezigen hebben 42 mensen een reactieformulier ingeleverd.

Het antwoord van de gemeente op iedere reactie staat in hoofdstuk 3, inclusief de opmerking of dit heeft geleid tot een aanpassing van het ontwerp zoals dat 12 november is gepresenteerd. Meerdere inwoners hebben alleen gereageerd met steun of afwijzing, wat niet leidt tot een aanpassing in het ontwerp.

Van de aanwezigen hebben 8 mensen alleen hun reisgedrag ingevuld, zonder verder een reactie te geven. Het reisgedrag was alleen bedoeld om te zien hoe en hoe vaak mensen over de Oenerweg rijden. Een dagelijkse reiziger heeft een andere beleving dan iemand die af en toe over de weg rijdt.

Ook was het plan vanaf zaterdag 15 november 2025 via de gemeentelijke website www.epe.nl/oenerweg in te zien. Online hebben 13 mensen het reactieformulier verzonden. Dit kon tot en met vrijdag 28 november 9.00. Deze deadline was nodig om de opmerkingen te verwerken vóór de tweede inwonersavond op 1 december. In hoofdstuk 4 staat het gemeentelijke antwoord op iedere onlinereactie. Ook hier staat per reactie of dit heeft geleid tot een aanpassing van het ontwerp zoals dat online is gepresenteerd.

De binnengekomen reacties hebben de gemeente duidelijk zeer geholpen het concept-ontwerp te verbeteren. De indieners van de reacties zijn ervaringsdeskundig, omdat de meeste de weg vaak gebruiken met auto en fiets. Hoe en op welke onderdelen de gemeente het ontwerp heeft aangepast staat in hoofdstuk 2 samengevat weergegeven.

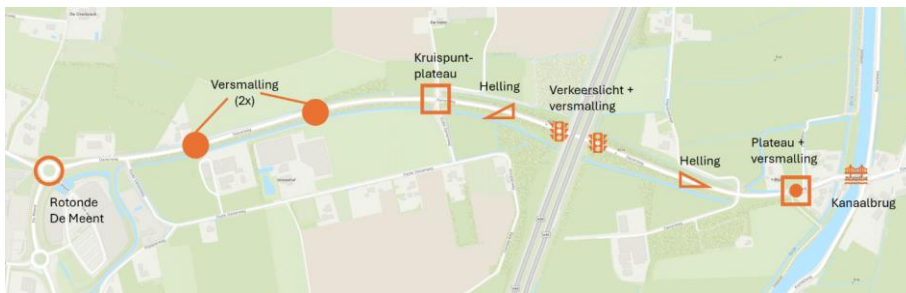
2. Aanpassingen schetsontwerp

Hierbij staan samengevat per wegdeel de wijzigingen in het conceptschetsontwerp op basis van de reactie van inwoners. We starten in de richting van Oene naar Epe, oftewel rijdend van het Jaagpad naar de rotonde De Meent.

- **Fietspaden over de gehele lengte:** hier brengen we witte markering aan op de zijkanalen. Op die manier is (de rand van) het fietspad ook in de nachtelijke uren goed zichtbaar.
- **Fietsoversteek Jaagpad:** we geven expliciet aan welke richting voorrang dient te verlenen. Verkeer vanuit Epe/vanaf de brug over het Apeldoorns kanaal verleent voorrang op verkeer vanuit allereerst een pijl linksaf richting het noordelijke deel van het Jaagpad. Ten tweede een betere (vloeiende) geleiding voor fietsers die kant op, om te voorkomen dat ze tegen de richting in gaan fietsen.
- **Kruispunt met de Hoevenstraat:** hier stond in het concept-ontwerp een kruispuntplateau gepland. Aangezien dit op slechts 100 meter van de oversteek van het Jaagpad is heeft het beperkt effect op de snelheid. Wel is het een extra hindernis voor zwaar (landbouw-)verkeer. Daarom is het plateau hier geschrapt. De fietspaden blijven iets verder van de weg af, zodat er wat opstelruimte tussen de weg en het fietspad is.
- **Verkeerslichten (en directe omgeving):** we kiezen voor één in plaats van twee verkeerslichten per kant. Hierdoor hoeft fietsverkeer minder uit te buigen en besparen we kostbare maatregelen

om de fundering en verharding hier te verbreden. We kiezen voor het prioriteren van zwaar verkeer (vrachtwagens en landbouwverkeer).

- **Viaduct:** we hebben (ribbel-)markering toegevoegd om te voorkomen dat fietsers (of auto's) tegen de banden aan rijden. De ribbels zorgen ervoor dat je beter en sneller wordt geattendeerd dat je naast het fietspad komt. Aan de zijde van de nieuwe leuning trekken we de witte markering door. Hierdoor wordt het pad visueel smaller, waardoor wordt gestimuleerd dat fietsers niet naast elkaar rijden. In de donkere uren zorgt het voor extra geleiding en wordt voorkomen dat fietsers te dicht bij de leuning komen.
- **Wegvak tussen de tweemaal de zijweg Oude Oenerweg (zie afbeelding):** hier wordt het vaakst veel te hard gereden staat ook in de reacties. Daarom komen op twee plekken versmallingen, omdat die de rechte weg breken en daardoor ook over de gehele lengte effect heeft. Daar komt bij dat een versmalling prettiger is voor landbouwverkeer dan drempels of plateaus. We kiezen voor twee versmallingen, zodat de afstand tussen de maatregelen om de snelheid te verlagen kort genoeg blijft. Net als bij het Jaagpad, geven we aan welke richting voorrang heeft (en welke voorrang dient te verlenen). Beide richtingen dienen een keer voorrang te verlenen in deze om-en-om regeling.
- **Kruispunt met de Oude Oenerweg** (westelijk, 2^e vanuit Oene): het kruispuntplateau hier is geschrapt. Reden daarvoor is de beperkte afstand tot de komgrens en de rotonde. Verkeer moet hier al afremmen of komt pas net op gang. De versmallingen op het wegvak er naartoe (zie vorige punt) vervangen het plateau. Zij hebben meer effect op een plek waar dat gewenst is. De uitbuiging van het fietspad blijft wel behouden.



3. Reacties inloopbijeenkomst 12 november 2025

01. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> Niet doen <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
02. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> 100% eens met het gepresenteerde plan! <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
03. Woonplaats: Epe <u>Reactie:</u> Lijkt mij een veilig plan omdat de fietspaden aan beide kanten blijven. <u>Reactie gemeente</u> Inhoudelijke inbreng ontbreekt verder. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
04. <u>Reactie:</u> Drempels hoger <u>Reactie gemeente</u> De drempelplateaus zijn zo ontworpen dat landbouwverkeer er niet teveel hinder van ondervindt. Vandaar dat voor een hoogte van 8 cm is gekozen. Hogere drempels zouden teveel overlast voor weggebruikers en omwonenden opleveren. Bij hogere of steilere plateaus moet verkeer harder afremmen (en optrekken) en ontstaat er meer geluid en trilling als de zware voertuigen over de plateaus gaan. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
05. Woonplaats: Epe	

<u>Reactie:</u> Waar is de plek van de scooter in dit ontwerp? Buiten bebouwde kom -> dus op het fietspad? Wat kan hierin qua bebording worden aangegeven? <u>Reactie gemeente</u> Buiten de bebouwde kom mogen bromfietsen op het fietspad. Dit komt ook verkeersbord {type G12a: verplicht (brom-)fietspad}. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
---	--

06. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> Om automobilisten aan te pakken die onverantwoord inhalen, is het plaatsen van een flitspaal de situatie veiliger. Ik denk dat dit een must is! <u>Reactie gemeente</u> Het Openbaar Ministerie handhaaft niet bij minder dan 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Momenteel zijn dit er ongeveer 4.000. Als dit aantal stijgt naar 5.000 zal de gemeente in overleg gaan met het Openbaar Ministerie, bijvoorbeeld over flitspalen. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

07. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> Stoplichten lijkt mij geen goed idee, geeft veel irritatie, voor mij zou het mooi wezen een fietsbrug apart <u>Reactie gemeente</u> Het college ziet ook graag een aparte fietsbrug, maar ziet dit de komende 10 – 15 jaar niet gebeuren. Rijkswaterstaat en de provincie zien vooralsnog geen noodzaak, aangezien het gaat om relatief klein aantal fietsers (400 per etmaal) tegenover hoge kosten. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

08. woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> Willen een goede ontsluiting voor ons dorp en veilig. Ga voor een fietsbrug.	
--	--

<u>Reactie gemeente</u> In de ogen van het college biedt het huidige ontwerp een goede ontsluiting van Oene richting Epe. De extra reistijd door de verkeerslichten is beperkt, zelfs in de spits. Het college ziet ook graag een aparte fietsbrug, maar ziet dit de komende 10 – 15 jaar niet gebeuren. Rijkswaterstaat en de provincie zien vooralsnog geen noodzaak, aangezien het gaat om relatief klein aantal fietsers (400 per etmaal) tegenover hoge kosten. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

09. <u>Reactie:</u> Neem het Oenerdeel tot het kanaal mee. <u>Reactie gemeente</u> In dit deel zitten naar verwachting veel kabels en leidingen. Onderzoek naar de consequenties en mogelijke aanpassingen hiervan kost veel tijd. Dit organiseren zou de uitvoering van de herinrichting ernstige vertragingen opleveren. Dit deel van de Oenerweg wordt wel onderdeel van fase 2, de herinrichting van de Eperweg. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

10. <u>Reactie:</u> a. Waar rijdt de colonne auto's uit de VRI de fietser voorbij? Epe -> Oene b. Komt de fietser in de knel op Eperweg? <u>Reactie gemeente</u> a. Dat is afhankelijk van het moment waarop een fietser het verkeerslicht is gepasseerd. In de meeste gevallen zal het voor of nabij de aansluiting met het Jaagpad zijn. b. De Eperweg wordt in deze fase nog niet aangepast, dus de situatie voor fietsers blijft gelijk. In een vervolgfase wordt gekeken naar verbeteringen op de Eperweg. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

11. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> A.u.b. geen IVRI. Te veel ergernis bij mensen die achter ons rijden en levensgevaarlijke acties gaan uithalen om ons te passeren	
--	--

<u>Reactie gemeente</u> Uit de simulatie komt naar voren dat er beperkte vertraging is bij de verkeerslichten. De verwachting is dan ook niet dat dit tot grote ergernis leidt van weggebruikers. Om te voorkomen dat de snelheid verderop (toch) te hoog komt te liggen, nemen we daar snelheidsremmende maatregelen. Het college wil het landbouwverkeer en vrachtwagens een prioritering geven. Daarmee kunnen deze weggebruikers veelal doorrijden. Dit is daarmee geen aanleiding extra gevaarlijke situaties te creëren. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

12. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> Turfschuur nat. Overloopt water weg omhoog 440 cm. Fietspad erbij wordt nog hoger? <u>Reactie gemeente</u> De gemeente gaat kijken of de waterafvoer op deze plek verbeterd kan worden, bijvoorbeeld richting de Grift. <u>Conclusie</u> De reactie geeft in deze fase nog geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen. Mogelijk komt dit in de volgende fase. De gemeente zal in overleg gaan hierover met de betreffende eigenaar.	
--	--

13. Woonplaats: Epe <u>Reactie:</u> Misschien nog een extra drempel op het lange stuk. <u>Reactie gemeente</u> Een extra snelheidsremmende maatregel op het rechte stuk is een goede toevoeging. In het aangepaste ontwerp zitten twee versmallingen (dus geen drempels). <u>Conclusie</u> De reactie geeft wel aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

14. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> - Bij de stoplichten zwaar verkeer geen voorrang geven in de spits. - Er worden veel bomen verwijderd, kan dit ook anders/niet worden gedaan? - Worden nieuwe bomen geplant ter compensatie? - Is er ook gedacht aan goede verlichting, om het in het donker veilig te houden voor fietsers? I.v.m. het zien van de verhoging.	
--	--

e. Richting Oene is het vanaf het Jaagpad onveilig voor fietsers omdat je de rijbaan op moet. Kan de verhoging worden doorgezet naar de brug over het kanaal zodat je veilig de brug over kan. f. Verkeerslichten: Geen prio voor vrachtverkeer. We hebben al veel overlast van "sluip-wacht" verkeer richting Deventer i.p.v. via A50-A1 of afrit Vaassen <u>Reactie gemeente</u> a. Het voorrang geven (prioriteren) van zwaar verkeer, leidt tot een beperkte extra reistijd voor het overige verkeer. Wanneer zwaar verkeer moet stoppen heeft dat (meer) negatieve invloed op het brandstofverbruik, de uitstoot en het geluid in de omgeving. Vandaar dat het college kiest wel om zwaar verkeer voorrang te verlenen. b. Door het verbreden van het profiel ontkomen we er niet aan dat een deel van de bomen moet gaan verdwijnen. Er wordt nog gekeken naar het enigszins verschuiven van de weg zodat het aantal minder kan worden. c. Ja. d. Langs de Oenerweg is verlichting aanwezig. Of eventueel extra bij de zijwegen komt wordt in een volgende fase bekeken. e. Dit deel van de weg wordt meegenomen in een volgende fase van het project fietspad Oene-Epe. Daar zal opnieuw het doel zijn om de veiligheid van fietsers te verbeteren. In een volgende fase kijkt de gemeente of kleine aanpassingen al mogelijk zijn. f. Zie de reactie op vraag 15.a Conclusie: de gemeente blijft voorkeur geven aan prioriteren vrachtverkeer. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
---	--

15. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> Vele flitspalen over volledig traject. Huizen flitser laten staan. Camera wisselen. <u>Reactie gemeente</u> Zie reactie op vraag 07. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
---	--

16. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> Ik ben voor stoplichten! (met goede censoren) De meest goedkope en veilige oplossing! <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
---	--

17. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> Jaagpad wordt versmald. Plaats houden om aan te geven wie voorrang heeft! <u>Reactie gemeente</u> In het aangepaste ontwerp is aangegeven welke richting voorrang moet verlenen. Verkeer vanaf het viaduct (vanuit Epe) moet voorrang verlenen aan verkeer vanuit Oene. <u>Conclusie</u> De reactie geeft wel aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
18. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> Ik woon aan de Eperweg 46. Bij nummer 44 is het smalste punt (7.23m) Eerder is een idee geopperd om het kruispunt Eperweg-Ooster Oenerweg een "slinger" te geven voor de veiligheid. Deze slinger gaat dan over mijn weiland (westen van Boshoeckerweg) en over het weiland van de burens (Boshoeckerweg -> deze burens zijn bereid om te praten :-)). De smalste breedte wordt dan breder. <u>Reactie gemeente</u> Dank voor het meedenken over de herinrichting van de Eperweg. Hierover gaan we na de verkiezingen op 18 maart graag met u verder in gesprek. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
19. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> - We zijn niet voor verkeerslichten. - Obstakels op het viaduct verhogingen voor fietsers gevaarlijk. <u>Reactie gemeente</u> - De verkeerslichten zorgen ervoor dat fietsers veilig door kunnen rijden over het fietspad. Bij andere oplossingen bestaat de kans dat fietsers worden weggedrukt door gemotoriseerd verkeer. De verliestijden voor het overige verkeer zijn beperkt en daarmee in verhouding tot de maatregel. Vandaar dat we kiezen voor verkeerslichten en deze behouden blijven in het ontwerp. - We hebben enkele aanpassingen doorgevoerd, zoals ribbelmarkering, om de scheiding tussen de rijbaan en het fietspad beter te benadrukken en te voorkomen dat fietsers tegen de verhoging aan fietsen. <u>Conclusie</u> De reactie geeft wel aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	

20. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> Enige goede oplossing = vrij liggend fietspad <u>Reactie gemeente</u> In een eerder stadium is onderzocht of een tweerichtingen vrijliggend fietspad in te passen was. Dat bleek niet het geval en was constructief niet mogelijk. Zie vraag 8 waarom het college niet wil wachten op een aparte fietsbrug. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
21. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> - Snelheid veel te hoog, dus maatregelen. - Eens met brug (verkeerslichten) - Eens met versmalling hazepad (sic: <i>waarschijnlijk Jaagpad bedoeld</i>) - Eens met versmallingen en plateaus <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
22. Woonplaats: Epe <u>Reactie:</u> - Snelheid 60 = onveilig voor omwonenden vanaf brug Apeldoorns kanaal tot viaduct -> dat stuk 30 + flitspalen. Regelmatig bijna ongevallen - Stoplichten bij viaduct? √ voor!! -> doorgang om en om. Reflectoren op afscheiding fietspad / doorgang viaduct = veiliger <u>Reactie gemeente</u> 30 km/uur is zeer ongebruikelijk buiten de bebouwde kom en zou ook betekenen dat er andere (steilere/kortere) drempels en andere snelheidsremmende maatregelen moeten komen. Dat is onwenselijk voor het landbouw en vrachtverkeer (6,5 % van al het verkeer, wat relatief veel is). Tevens zou de bereikbaarheid van Oene minder goed worden (langere reistijd). 60 km/uur is het meest passend voor de Oenerweg. Voor de reactie over de flitspalen: zie het antwoord op vraag 07. - We hebben het ontwerp aangepast om de situatie op het viaduct veiliger te maken. <u>Conclusie</u> De reactie geeft wel aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	

--	--

23. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> Graag zou ik de reportage per mail ontvangen met de metingen van de verkeersbewegingen <u>Reactie gemeente</u> Verzonden op 26 november 2025 <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
---	--

Met opmerkingen [Ev1]: [@Andrea Zeggelaar - Margo](#) wil jij dit doen? Staan op o: schijf, denk bij onderzoeken. Anders mij of Hans vragen.

24. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> - Situatie handhaven zoals die nu is. Dit is de belangrijkste toegangsweg van Oene. - Stoplichten zijn geldverspilling en zorgen ervoor dat Oene onbereikbaar wordt. <u>Reactie gemeente</u> - Doel van het project is om de verkeersveiligheid te verbeteren met name voor de fietser. De wens om een fietspad te realiseren tussen Oene en Epe komt naar voren uit het dorp, van fietsers, de provincie en de gemeenteraad heeft het vastgelegd in het Mobiliteitsplan 2022 – 2032. - Uit de simulatie komt naar voren dat de vertraging bij de verkeerslichten beperkt is. Oene blijft in de nieuwe situatie dus ook goed bereikbaar voor auto-, vracht- en landbouwverkeer. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

25. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> - Stop verder afbraak van bereikbaarheid Oene, zo laten en gaan voor een structurele oplossing! - Geld niet verder verspillen en investeer in goede oplossing met twee volledige rijbanen voor de auto's zonder verkeerslichten - S.v.p. Jagerpad (<i>sic bedoeld wordt Jaagpad</i>) fietspadoversteek wijzigen. Nu staat iedereen zinloos te wachten terwijl geen fietsen overkomen <u>Reactie gemeente</u> - Zie reactie op vraag 27.a. - Zie reactie op vraag 27.a. Opgaaf voor het project is de situatie van de fietser te verbeteren. Om een veilige situatie voor de fietser te creëren zal de snelheid van het gemotoriseerd verkeer naar beneden moeten. Tevens krijgt de fietser een eigen plek. Op het viaduct is te weinig ruimte om vrijliggende fietsstroken te	
---	--

realiseren waarbij er twee motorvoertuigen naast elkaar kunnen rijden. Om dit goed te kunnen regelen zijn verkeerslichten nodig. c. Gegeven de situatie en de overstekende fietsers is een maatregel die de snelheid naar beneden brengt hier op zijn plaats. De situatie bij het Jaagpad is enigszins aangepast, zie ook de andere antwoorden. <u>Conclusie</u> De reactie geeft wel aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

26. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> a. Geen stoplichten a.u.b. b. Snelheid verlagen prima. c. Dit is <u>de</u> doorgaande weg naar Oene. Oene wordt zo onbereikbaar. <u>Reactie gemeente</u> a. Zie de reactie bij vraag 22.a. c. Zie de reactie op vraag 27.a en 27.b. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
---	--

27. <u>Reactie:</u> Zoveel mogelijk maatregelen treffen om de snelheid van auto's en motoren te verminderen. De Oenerweg en Eperweg worden gebruikt als racebaan. Drempels, flitspaal, weg zo smal mogelijk houden. <u>Reactie gemeente</u> Naar aanleiding van deze en andere reacties is een aantal snelheidsremmende maatregelen aangepast. We remmen nu om meer plekken de snelheid, bijvoorbeeld ook tussen de twee zijwegen aan de westkant van het viaduct (Oude Oenerweg). In de volgende fase gaan we ook aan de slag met de Eperweg. Voor de reactie over de flitspaal: zie vraag 15.a. <u>Conclusie</u> De reactie geeft wel aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

28. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> a. Geen stoplichten. Hierdoor wordt Oene onbereikbaar b. Maak de viaduct in de toekomst breder net zoals de viaduct bij Vaassen en voor nu de viaduct zo laten. <u>Reactie gemeente</u> a. Zie antwoorden vraag 22a.	
--	--

b. Het college acht de komende ruim 35 – 40 jaar de kans klein dat Rijkswaterstaat een nieuwe viaduct gaat aanleggen. De eigenaar, Rijkswaterstaat, zegt dat het huidige viaduct nog zo lang meegaat. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

29. <u>Reactie:</u> Idee is niet goed. Verkeerslichten belachelijk!! <u>Reactie gemeente</u> Zie de reactie op vraag 22.a. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

30. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> Het plan Oenerweg lijkt me een stuk veiliger nu voor de fietsers. Top! Hogelijk af ten toe ook snelheidscontroles laten toepassen. <u>Reactie gemeente</u> Het Openbaar Ministerie handhaaft niet bij minder dan 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Momenteel zijn dit er ca. 4.000. Als dit aantal stijgt naar 5.000 gaat de gemeente in overleg met het Openbaar Ministerie, bijvoorbeeld over flitspalen. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

31. <u>Reactie:</u> Is er contact geweest met de gladheidsbestrijding m.b.t. de afscheiding tussen rijbaan en fietspad <u>Reactie gemeente</u> Die is er geweest; zij zijn akkoord met deze afscheiding. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

32.	
------------	--

<u>Reactie:</u> Jammer dat het niet doorgaat naar Oene <u>Reactie gemeente</u> Na de verkiezingen van 18 maart is het de verwachting dat het college de herinrichting van de Eperweg verder oppakken. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
---	--

33. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> - Draagvlak geeft dit niet in Oene - Nieuw viaduct die wel voldoet - Geen verkeerslichten - Of verbreden - Nog beter ijzeren fietsbrug ernaast - Dubbele versmalling geeft 2x reactie op extra hard gaan erna <u>Reactie gemeente</u> - Op basis van de reacties, achten we dat er voldoende draagvlak is voor de maatregelen. We zijn van mening dat er voldoende aan is gedaan om voor alle verkeersdeelnemers tot een goed situatie te komen. - De eigenaar van het viaduct, Rijkswaterstaat geeft aan dat het viaduct nog minimaal 35 – 40 jaar meegaat. Tot die tijd komt er naar verwachting geen nieuw viaduct. - Zie de reactie op vraag 22.a - Rijkswaterstaat geeft aan dat het viaduct technisch/constructief niet verbreed kan worden. - Het college ziet ook graag een aparte fietsbrug, maar ziet dit de komende 10 – 15 jaar niet gerealiseerd worden. Rijkswaterstaat en de provincie zien voorts nog geen noodzaak, aangezien het gaat om relatief klein aantal fietsers (400 per etmaal) tegenover hoge kosten. - Om dit te voorkomen, zijn aanvullende maatregelen genomen aan de westzijde van het viaduct. <u>Conclusie</u> De reactie geeft wel aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
---	--

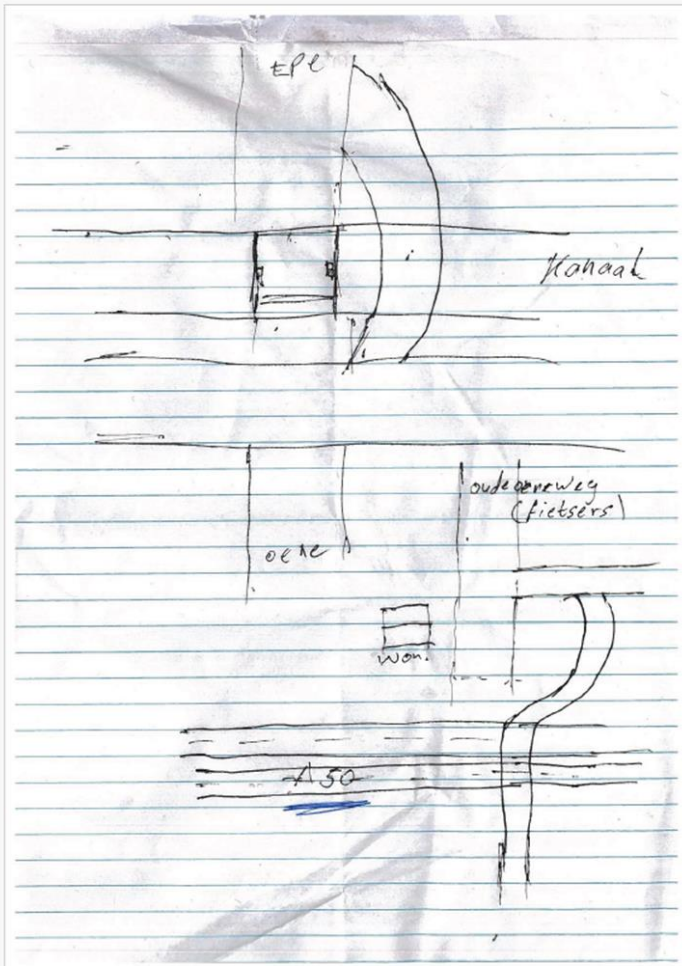
34. Woonplaats: Epe <u>Reactie:</u> - De 2 bomen bij de in/uitrit Oenerweg 85 worden gekapt? - Misschien 3^e drempel tussen Oude Oenerweg en viaduct? Om de snelheid eruit te halen - Opstel lengte inrit/ fietspad <u>Reactie gemeente</u> - Inderdaad; is gebeurd. - In het aangepaste ontwerp zijn hier extra snelheidsremmende maatregelen genomen.	
--	--

c. Het ontwerpniveau van een schets is nog niet in detail uitgewerkt. Goed dat dit punt wordt aangehaald. Het is in dit stadium nog niet duidelijk of er een probleem is en welke oplossingen er mogelijk zijn. Hiervoor is er aandacht en de gemeente komt hier later op terug. <u>Conclusie</u> De reactie geeft wel aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

35. <u>Reactie:</u> Meer drempels dan nu is ingetekend. <u>Reactie gemeente</u> Zie eerdere reacties over de snelheidsremmende maatregelen. Deze zijn toegevoegd. <u>Conclusie</u> De reactie geeft wel aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

36. <u>Reactie:</u> De tijdelijke belijning op het viaduct suggereren dat de auto binnen de lijnen moet blijven. Bij een tegemoetkomende auto snijdt de auto de fietsers af. Oplossing: Tot de definitieve situatie de onderbroken streep verwijderen en een fiets suggestie strook maken. <u>Reactie gemeente</u> Aangebracht is een fietssuggestiestrook conform de laatste inzichten. De belijning is een onderbroken streep waar overheen gereden mag worden. Wel moet daarbij rekening gehouden worden met de fietser. Zonder deze belijning is er geen attentie voor de plek van de fietser. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

37. <u>Reactie:</u> <i>Zie onderstaande tekening.</i>	
--	--



Reactie gemeente

Het bovenste deel van de schets betreft de volgende fase van de herinrichting. De suggestie om een fietsbrug aan te leggen naast de huidige Kanaalbrug zullen we dan beoordelen.

Het onderste deel lijkt is niet geheel duidelijk. Aangezien het een anonieme reactie betreft kunnen we niet vragen om een uitleg.

Conclusie

De reactie geeft **geen** aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.

38.

Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> Opstellen kruispunt Oenerweg/Oude Oenerweg vanaf Oude Oenerweg de Oenerweg op. Vrachtwagens staan dan op het fietspad. Bosschage links/vanuit Epe belemmert zicht. Ooghoogte chauffeur; kort. <u>Reactie gemeente</u> Het kan voorkomen dat een vrachtwagen op het fietspad staat. Het is echter onmogelijk om voldoende ruimte te creëren tussen de weg en het fietspad zodat een vrachtwagen er tussen past. In de praktijk zal dit niet vaak voorkomen. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

39. Woonplaats: Nijbroek <u>Reactie:</u> a. Fietspad smaller maken 1.50-1.75 b. Oprit vanaf Oude Oenerweg onder aan viaduct weinig zicht i.v.m. bossage. <u>Reactie gemeente</u> a. Om voldoende ruimte te creëren voor twee fietsers om naast elkaar te fietsen is een breedte van minimaal 2,00 meter gewenst, liefst nog breder. Dit sluit aan bij landelijke richtlijnen. b. Zie de reactie op vraag 41. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

40. <u>Reactie:</u> De band tussen rijloper en fietspad is gevaarlijk. "Zuigende werking" vrachtwagen i.c.m. jonge fietsers. <u>Reactie gemeente</u> Het is niet geheel duidelijk hoe de band voor wie gevaarlijk gevonden wordt. De band zelf is dusdanig ontworpen dat deze fietsvriendelijk is. Een rechte band is bijvoorbeeld minder vergevingsgezind en leidt in de praktijk vaker tot (eenzijdige) fietsongevallen. De afstand tussen de rijbaan en het fietspad is 60 centimeter. Dit is voldoende volgens de landelijke richtlijnen, ook omdat verkeer in de praktijk niet zo dicht mogelijk langs de kant rijdt (of in ieder geval niet op hoge snelheid). <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

41. Woonplaats: Oene	
--	--

<u>Reactie:</u> Stoplichten niet neerzetten en het geld gebruiken voor verbetering van de Weteringsdijk en de Kanaalweg. <u>Reactie gemeente</u> Zoals de gemeenteraad in 2022 heeft vastgelegd in het Mobiliteitsplan is een veilige fietsverbinding tussen Oene en Epe een prioriteit. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
---	--

42. Reactie: Roodlichtregeling aangeven d.m.v. bebording t.h.v. verkeerslus. <u>Reactie gemeente</u> De ervaring leert dat het werken met bebording om zaken uit te leggen alleen tijdelijk werkt. Het is een optie om dit na realisatie van de verkeerslichten tijdelijk te doen. Voor de lange termijn heeft dit geen toegevoegde waarde, aangezien bijna al het verkeer lokaal bekend is of vaker gebruik maakt van de Oenerweg. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

4. Reacties online 15 – 28 november 2025

1. Woonplaats: Epe <u>Reactie:</u> a. Waarom maken jullie geen aparte viaduct voor de fietsers over de A50? b. Stoplichten geeft onnodig veel uitstoot van voertuigen zeker vrachtwagen en landbouwvoertuigen en die zijn er nog lang niet elektrisch. c. Stoplichten geven ook meer kans op kop staart botsingen. <u>Reactie gemeente</u> a. Het college ziet ook graag een aparte fietsbrug, maar ziet dit de komende 10 – 15 jaar niet gebeuren. Rijkswaterstaat en de provincie zien vooralsnog geen noodzaak, aangezien het gaat om relatief klein aantal fietsers (400 per etmaal) tegenover hoge kosten. b. Zie de eerdere reacties over verkeerslichten. Om de uitstoot van vrachtwagens en landbouwvoertuigen te beperken, kiezen we ervoor om deze sneller groen te geven (te prioriteren). c. Dit is inderdaad niet uit te sluiten. Net zoals het niet uit te sluiten is dat er ongelukken met fietsers gebeuren wanneer de situatie blijft zoals deze nu is. We kiezen in dit geval bewust voor de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers, de fietsers. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
2. Woonplaats: Epe <u>Reactie:</u> a. Waarom niet het fietspad aan 1 kant in twee richtingen zetten en de rest aan de andere kant. b. Ook is het gebruik van varkensruggen niet zonder risico, zoals ook het geval was op de N794 voor de herstructurering <u>Reactie gemeente</u> a. Een fietspad met twee richtingen is in 2023 en 2024 bekeken, maar dit bleek eind 2024 technisch niet haalbaar. Met name op het viaduct over de A50 geeft dit een probleem. Door de fietsers aan één zijde gaan de motorvoertuigen over de andere zijde. Deze ongelijke belasting geeft constructieve problemen. Een oplossing met deels een fietspad in twee richtingen en deels twee fietspaden in één richting leidt tot veel (extra) oversteken. Dit kan juist leiden tot meer onveiligheid. b. Er is bewust niet gekozen voor zogenaamde varkensruggen. Dit zijn langwerpige halfcilindrische betonnen vormen die boven het wegdek uitsteken. Zo scheiden ze het ene gedeelte van de weg van het andere. De gemeente kiest voor vergevingsgezinde fietsgeleide banden. Deze zijn dusdanig schuin en laag dat fietsers er op/over kunnen fietsen zonder te vallen. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	

--	--

3. Woonplaats: Epe <u>Reactie:</u> Prima plan; ik mis één ding. Tussen het viaduct en de rotonde bij de Meent word vaak (veel) harder gereden dan 60km/h. Een drempel in het midden van dit segment zou de snelheid en opwelling om in te halen er m.i. uithalen. <u>Reactie gemeente</u> Er zijn extra snelheidsremmende maatregelen genomen op dit wegvak. Zie ook de overige antwoorden. <u>Conclusie</u> De reactie geeft wel aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

4. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> - Maak fietssuggestiestroken: vanaf Oene tot en met Epe de fietssuggestiestrook rood kleuren. - Verder flink wat drempels zoals aan de weelderige. Waar je niet hard overheen kan. <u>Reactie gemeente</u> - Fietssuggestiestroken alleen zijn een onvoldoende verbetering voor de fietsveiligheid en het fietscomfort. De hoeveelheid verkeer en de snelheid ervan ligt daarvoor te hoog. - We gaan diverse snelheidsremmende maatregelen maken. Deze zijn ontworpen voor 60 km/u. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
---	--

5. Woonplaats: Epe <u>Reactie:</u> Op de brug wordt het te smal voor fietsers en auto's die hun passeren <u>Reactie gemeente</u> We nemen aan dat het over het A50 viaduct gaat. Het ontwerp is zo gemaakt dat er op deze brug altijd maar gemotoriseerd verkeer uit één richting komt. Er blijft daardoor voldoende ruimte om fietsers te passeren. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

6. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> a. Er zijn twee goede alternatieven om vanuit Oene met de fiets naar Epe te gaan. Eén via de noordzijde (over 'Vemde') en één via de zuidzijde over 'Zuuk'. Benodigde tijd per fiets: noordelijke route 27 minuten en de zuidelijke route 25 minuten (via eperweg/oenerweg is het 20 minuten). Gemeten vanaf het centrum van Oene naar het RSG in Epe. Er zijn in feite dus twee alternatieven om op een goede en veilige wijze met de fiets in Epe te komen. De vraag is of in deze tijd daarom een dergelijke investering gerechtvaardigd is om de oenerweg en eperweg aan te pakken. b. Het scheiden van snelverkeer en fietsverkeer zal voor het snelverkeer nog meer een uitnodiging worden om harder te gaan dan is toegestaan. Dat gebeurt nu al. Of de weg onveilig is betwijfel ik. Het is het gedrag van verkeersdeelnemers. Wil je dat belonen (door snelverkeer 'de ruimte' te geven), of wil je dat ontmoedigen door effectieve snelheidsbeperkende maatregelen te nemen? <u>Reactie gemeente</u> a. De fietsroute over de Oenerweg is onderdeel van het Mobiliteitsplan van Epe en de Fietsvisie van de regio Stedendriehoek. De ervaring is dat fietsers vaak de kortste route nemen. De vergelijking toont aan dat de route via de Eperweg en Oenerweg ruim 5 minuten sneller is. Veel fietsers zullen die route kiezen, hetgeen ook blijkt uit de (nu al) 400 fietsers per dag. Vandaar dat we deze investering gerechtvaardigd vinden. b. Het ontwerp bevat zowel een versmalling van de huidige wegbreedte als verschillende snelheidsremmende maatregelen. Daarmee wordt volgens ons ruim invulling gegeven aan de wens om de snelheid omlaag te brengen. Uitzonderingen van verkeersdeelnemers die desondanks harder rijden dan toegestaan zullen er altijd zijn. Dit is inderdaad gedrag en kan niet met infrastructurele maatregelen alleen worden afgedwongen. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

7. Woonplaats: Epe <u>Reactie:</u> a. Het plaatsen van stoplichten veroorzaakt daar wel co2 uitstoot. b. Als 2e punt vind ik de versmalling bij het Jaagpad levensgevaarlijk en gaat voor nog meer verkeerschaos zorgen. Op deze locatie zijn nog nooit ongevallen gebeurd. Dit in tegenstelling tot de Werlerbrug in Zuuk waar met regelmaat aanrijdingen geweest zijn ook daar heb je een viaduct waar je het tegemoetkomend verkeer kan zien. Na mijns inziens is de huidige situatie goed zo als hij is daarin moet je niks veranderen <u>Reactie gemeente</u> a. Zie de reactie op vraag 1.b en andere vragen over verkeerslichten. b. Fietsers zijn bij de oversteek van het Jaagpad meerdere keer gevallen zo heeft de gemeente van aanwonenden gehoord. Er zijn inderdaad geen gemelde ongevallen bij de politie. Meerdere fietsers hebben aangegeven de situatie onoverzichtelijk te vinden, en daarmee oncomfortabel. De wens is hier om het oversteken voor fietsers veilig en prettig te maken en de snelheid van het autoverkeer over de Oenerweg te beperken. De uitgewerkte maatregel voldoet daar wat het college betreft aan.	
--	--

De ongevallencijfers op de Oenerweg zijn niet hoog. Eén dodelijk ongeval op het viaduct eind 20^e eeuw en wat persoonlijk gemelde aanrijdingen. Er zijn geen cijfers bekend. Neemt niet weg dat veel fietsers de situatie als onveilig ervaren. De gemeenteraad heeft de Oenerweg aangewezen als prioriteit mede daarom. Dit deed zij door het Mobiliteitsplan 2022-2032 vast te stellen. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

8. Woonplaats: Epe <u>Reactie:</u> a. Waarom niet gewoon een standaard 60 km weg met 2 fietsstroken maar versmalde rijbaan op het viaduct, maar dan zonder verhogingen en verkeerslicht? b. En wellicht lichte drempels om de snelheid er wat uit te halen. c. Er gebeurt daar bijna nooit wat, waarom dan een complete permanente verkeerslichtinstallatie daar? Lijkt me veel beter om eerst andere knelpunten zoals kruispunt Zuukerenkweg/De Meent aan te pakken. d. Of had de keuze gemaakt om met groot onderhoud de brug verder te verbreden, als je echt gescheiden fietspaden wilde hebben. <u>Reactie gemeente</u> a. De maximumsnelheid van de Oenerweg is momenteel 60 km/u. De snelheid van het autoverkeer is nu veel te hoog en de (beleefde) veiligheid van de fietsers onvoldoende. Een smaller profiel kan helpen om de snelheid omlaag te brengen. Zonder plateaus (lange drempels) of andere snelheidsremmende maatregelen zal ook in die situatie de snelheid te hoog blijven. Tevens kunnen er nog steeds onveilige situaties ontstaan wanneer zware voertuigen of hardrijdende auto's fietsers inhalen. Het voorgestelde ontwerp zorgt voor een veilige plek voor fietsers én een lagere snelheid van het overige verkeer. b. Zie de reactie bij a. c. Het kruispunt Zuukerenkweg/De Meent kan zeker veiliger. Deze kruising wordt aangepast bij de woningbouwontwikkeling Zuukerend. Oene – Epe. De gemeenteraad heeft hier in 2022 geen prioriteit aan gegeven. Dit deed zij wel met de fietsroute Oene - Epe. d. De eigenaar, Rijkswaterstaat, geeft aan dat het huidige viaduct constructief/technisch niet verbreed kan worden. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
---	--

9. Woonplaats: Zuuk <u>Reactie:</u> Dit heeft totaal geen nut, fietsers kunnen prima achter elkaar op het viaduct, dit moeten ze ook bij de brug van het kanaal, die is smaller! Doe alstublieft wat aan de oversteek Zuukerweg/ de meent, dus is pas echt gevaarlijk voor fietsers <u>Reactie gemeente</u> Gezien de ruimte op het viaduct zal men ook met een eigen plek achter elkaar moeten fietsen. Met een vrijliggend fietspad aan ieders zijde is er onvoldoende ruimte voor twee	
---	--

motorvoertuigen vandaar dat dit geregeld moet worden met een verkeerslicht. Zie ook antwoord op vraag 8c.	
<u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	

10. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> Op het vernieuwde viaduct voel ik me als fietser onveiliger door de wegversmalling. Dit wordt alleen aangegeven op het wegdek en je ziet het laat als je als auto het viaduct opkomt. Geef het ook met borden aan. <u>Reactie gemeente</u> Aangebracht is een fietssuggestiestrook conform de laatste inzichten. De belijning is een onderbroken streep waar overheen gereden mag worden. Wel moet daarbij rekening gehouden worden met de fietser. Zonder deze belijning is er geen attentie voor de plek voor de fietser. We bekijken de suggestie voor een bord. Zie antwoord vraag 39. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

11. Woonplaats: Oene <u>Reactie:</u> Mijn man en ik, dochter en kleinkinderen naast ons, stellen het bijzonder op prijs dat er wordt gewerkt aan meer veiligheid op dit traject. Er wordt veel te hard gereden wat bijzonder gevaarlijk is voor schoolgaande kinderen op de fiets. Wij zijn voor een verkeerslicht bij het viaduct en bij het Jaagpad versmalling van de weg. Zet er nog een bord neer op dit punt dat auto s om de beurt (1 auto per rijweg) bij dit punt moeten rijden. <u>Reactie gemeente</u> In het aangepaste schetsontwerp is de voorrang geregeld middels borden. Verkeer vanuit Epe/het A50 viaduct dient voorrang te verlenen aan verkeer vanuit Oene. <u>Conclusie</u> De reactie geeft wel aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

12. Woonplaats: Deventer <u>Reactie:</u> We hebben dat plan eerder in grote lijnen besproken op 7 oktober. Ik wil graag mijn waardering uitspreken over dit plan. In het algemeen ziet het er goed uit en zal de verkeersveiligheid daarmee sterk worden verbeterd. Per onderdeel heb ik nog de volgende opmerkingen:	
--	--

a. Algemeen dwarsprofiel akkoord. b. Dwarsprofiel viaduct: In dit geval pleit ik ervoor om de RWS-banden te vervangen door de banden zoals ook zijn toegepast bij het algemene dwarsprofiel en dan vooral aan de zijde van het fietspad. Door de flauwere helling in die banden is er minder kans dat een uitwijkende fietser komt te vallen tegen de band en is een correctie nog mogelijk. De 2 banden hebben dan samen een breedte van 40 cm in plaats van 20 cm. De rijstrookbreedte voor de motorvoertuigen is zo groot dat deze nog wel iets versmald kan worden zodat de breedte van het fietspad in ieder geval niet kleiner hoeft te worden. c. Verkeerslichten De toepassing van verkeerslichten is akkoord. Deze zullen zeker nauwelijks leiden tot extra vertraging voor het autoverkeer. Ook heel goed om ze zo af te stellen dat bij overschrijding van de maximumsnelheid deze naar rood gaan. d. Kruispunt Oude Oenerweg – Oenerweg De fietspaden zijn ter plaatse van het kruispunt enigszins uitgebogen zodat er tussen de voorrangsweg en het fietspad een ruimte ontstaat van ca 2 m. Volgens de aanbevelingen van het CROW is het gewenst deze afstand zodanig te vergroten dat er tussen het fietspad en de rijbaan zoveel ruimte ontstaat opdat een motorvoertuig zich daartussen kan opstellen. Doorgaans is een minimumafstand van 6,0 tot 7,5 m gewenst. Zoals nu de situatie is, lijkt het erop dat auto's zich zullen opstellen op het fietspad om beter zicht te krijgen op het naderende autoverkeer. Dat geldt vooral aan de zuidkant. De kans is dan groot dat fietsers over het hoofd worden gezien of dat het fietspad geblokkeerd zal worden. Dat kan leiden tot meer risicogedrag om de weg op te rijden. Gelet op het voorgaande pleit ik er daarom voor de fietspaden verder uit te buigen. Als dat vanwege de beschikbare ruimte of hoogteverschillen niet haalbaar is, geef ik in overweging om de fietspaden dan maar zo dicht mogelijk tegen de kant van de weg aan te leggen. Het autoverkeer uit de zijweg kan dan verder oprijden en heeft meer zicht. Gelukkig gaat het in deze situatie niet om bijzonder hoge verkeersintensiteiten van fiets- en autoverkeer en daarom lijkt dit acceptabel maar de voorkeur gaat toch uit naar verdere uitbuiging. e. Oversteek Jaagpad. Deze oplossing ziet er goed uit. Het is wel gewenst om aan de noordzijde op het verbrede fietspad, voor fietsers die vanuit de zuidkant komen, een linksaf-pijl aan te brengen en bord C02 RVV te plaatsen om te voorkomen dat fietsers doorrijden op de verkeerde weghelft en verplicht worden het Jaagpad aan de noordzijde op te rijden. f. Tenslotte Ik mis maatregelen ter plaatse van het kruispunt met de Hoevenstraat. Het lijkt me dat daar soortgelijke maatregelen gewenst zijn als op het kruispunt met de Oude Oenerweg inclusief verhoogd verkeerplateau. Vooral het autoverkeer komende vanaf het viaduct zal geneigd zijn ter plaatse veel te snel te rijden. <u>Reactie gemeente:</u> a. - b. In het gewijzigde ontwerp is (ribbel-)markering toegevoegd om te voorkomen dat fietsers tegen de band komen. De markering zorgt ook voor een goede zichtbaarheid in het donker. c. - d. Dit is inderdaad een uitdaging geweest in het ontwerp. Er is onvoldoende ruimte om de minimale gewenste uitbuiging te realiseren zodat er een auto tussen kan staan. Reden om voor 2 meter te kiezen is dat er wel opstelruimte is voor afslaande fietsers. Zij hoeven niet op het fietspad zelf te staan, maar kunnen deze ruimte gebruiken. Dit is ook een oplossing die in de CROW-richtlijnen is benoemd. Het zal inderdaad voorkomen dat auto's zich op het fietspad opstellen om beter zicht te krijgen op het verkeer. Aangezien het om zeer beperkte aantallen gaat, achten wij dit acceptabel. e. Dit advies nemen we over.	
--	--

f. aangezien de oversteek met het Jaagpad op slechts 100 meter ligt, hebben we hier niet gekozen voor (nog) een plateau en overige maatregelen. Wel buigen we het fietspad iets uit (2 meter). <u>Conclusie</u> De reactie geeft wel aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
--	--

13. Woonplaats: Epe <u>Reactie:</u> a. Ronde Oenerweg: Fietsend richting Oene is er geen/weinig zicht op verkeer komend vanuit Oene dat afslaat naar de Meent. Ook is er weinig zicht op achteropkomend verkeer uit Epe. Als fietser moet je bijna achterstevoren op je fiets gaan zitten om te kijken of er verkeer achter je aankomt. Ben je bezig met de oversteek, dan "duikt" er plotseling een auto op. Dit levert gevaarlijke momenten op. Gebaseerd op eigen ervaring, helaas. Gelukkig dat (sommige) automobilisten hier rekening mee houden.....maar het blijft een gevaarlijke oversteek, m.n. voor OUDEREN! VOORRANG VOOR FIETSERS ZOU DAARDOOR VEEL VEILIGER WORDEN!!! Ik heb begrepen dat deze voorrangsregel (voor fietsers) op rotondes binnen de bebouwde kom gebruikelijk/verplicht is. Voorbeeld: de rotonde bij binnenkomst in Hattem functioneert prima voor fietsers, terwijl op deze drukke weg weinig te merken valt van opstoppen voor het doorgaande verkeer. Waarschijnlijk is deze hartenkreet namens velen, zo blijkt uit info van de Fietsersbond afd. Epe. b. S-bocht in de Oenerweg ter hoogte van SV. Epe: Vaak wordt men hier als fietser afgesneden door inhalende auto's, terwijl er van de andere kant ook auto's aankomen. "De elleboog wordt soms bijna letterlijk uit je mouw gereden". In deze bocht zou een zo maximaal mogelijke verbreding van de fietsstrook met afscheiding/ drempel al een grote verbetering zijn en veiliger! <u>Reactie gemeente</u> a. De rotonde valt buiten de huidige fase. De gemeente kijkt doorlopend wat we aan de (fiets-)infrastructuur kunnen verbeteren om deze veiliger en duidelijker te maken. Het aanpassen van de voorrang op de rotonde behoort tot de mogelijkheden, maar staat op dit moment niet gepland. b. Dit deel van de Oenerweg valt buiten de huidige fase. We zijn er plannen om de snelheid hier aan te passen en de situatie veiliger te maken. Zie hiervoor de planvorming Centrumring en Oenerweg Epe. <u>Conclusie</u> De reactie geeft geen aanleiding om het concept schetsontwerp aan te passen.	
---	--