

28/11

AAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS

Hieronder cm-stempel plaatsen		Datum	Akk.	Bespr.	Overleg
Gemeente Nunspeet		[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
14 NOV 2006					
best. verantw.	prim. verantw.				
WWE	Ro/PerU				
klass.code: -1.811.31					
doc.soort: INTRO					
doc.nummer: 59022		Datum besissing			

Onderwerp: 60 km/uur buitengebied

Documentnaam DB-RO-mw-322-60 km buitengebied
 Ambtenaar mevrouw [Redacted] J
 Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
 Hoofd afdeling [Redacted] A
 Directie [Redacted] J

Via Financien
 Inspraak ja J
 Bijlage(n) [Redacted] J

- conceptbrief
 - conceptcommissievoorstel
 - conceptraadsvoorstel

Raad nee
 Commissie VROM/OR
 - advies
 - bijstand
 - t.k.n. 7-12-2006 u.k.n.

OR nee
 Openbaar ja
 Communicatie ja
 Datum 6-11-2006
 Cm-nummer

Samenvatting

Voor 2006 en 2009 staat de aanleg van 60 km/uur zones in het buitengebied op de planning. Voor de planvorming heeft u een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld. Verkeersadviesbureau BVA heeft op basis van prijs, kwaliteit en plan van aanpak de beste aanbieder gedaan en een plan opgesteld. Een aantal wegen in het buitengebied van de gemeente Nunspeet valt al binnen een 60 km/uurzone. BVA is gevraagd welke wegen en/of gebieden van nature al geschikt zijn voor een maximum snelheid van 60 km/uur en op welke wegen naast het plaatsen van de zoneborden nog ondersteunende maatregelen zijn gewenst. Daarnaast heeft BVA onderzocht of binnen de bestaande 60 km/uur zones nog aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn en of de markering overeenkomstig is met de regelgeving. Uit de inventarisatie blijkt dat de meeste wegen vanuit hun omgevingskenmerken al een verblijfskarakter hebben. Door het aanpassen van de markering op de wegvakken dient dit verblijfskarakter verder te worden benadrukt. Omdat bij een 60 km/uur inrichting de voorrangregelingen op de kruispunten worden opgeheven is het wel gewenst op een aantal kruispunten maatregelen te treffen.

Advies aan burgemeester en wethouders

- in te stemmen met rapport 60 km/uur zones buitengebied;
- het gereserveerde budget van 2006 ter beschikking te stellen;
- de commissie het rapport ter kennisname aan te bieden;
- het plan te publiceren en gedurende zes weken ter inzage te leggen voor bewoners en belanghebbenden.

COLLEGEVERGADERING VAN: 20-11-06

NR.: 9

BESLISSING COLLEGE: Conform advies na verwerking toevoegen bij prioritering van al dan niet aan te passen kruispunten rekening houdend met plaatselijke omstandigheden.

TOELICHTING**Aanleiding/probleemstelling**

Voor 2006 en 2009 staat de aanleg van 60 km/uur zones in het buitengebied op de planning. Voor de planvorming heeft u een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld. Verkeersadviesbureau BVA heeft op basis van prijs, kwaliteit en plan van aanpak de beste aanbidding gedaan een plan opgesteld.

Een aantal wegen in het buitengebied van de gemeente Nunspeet valt al binnen een 60 km/uurzone. BVA is gevraagd welke wegen en/of gebieden van nature al geschikt zijn voor een maximum snelheid van 60 km/uur en op welke wegen naast het plaatsen van de zoneborden nog ondersteunende maatregelen zijn gewenst. Daarnaast hebben wij BVA gevraagd om binnen de bestaande 60 km/uur zones te kijken of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn en of de markering overeenkomstig is met de essentiële herkenbaarheidskenmerken.

Essentiële herkenbaarheidskenmerken (bijlage: brief ministerie van Verkeer en Waterstaat)
De komende jaren worden de Nederlandse wegen van nieuwe belijning voorzien, de zogenaamde essentiële herkenbaarheidskenmerken (hierna: EHK). Dit onderdeel van Duurzaam Veilig heeft als doel eenduidigheid en uniformiteit naar de weggebruiker te communiceren. De ingrijpende operatie gaat elke wegbeheerder aan. Het ministerie van V&W heeft een brief geschreven naar alle wegbeheerders om het belang hiervan te benadrukken. En prioriteit te geven aan de uitvoering. In de Nota mobiliteit is opgenomen dat de EHK wordt ingevoerd.

Voor de herkenbaarheid van de nieuwe belijning is het essentieel dat de uitvoering zoveel mogelijk eenduidig is. Het gaat om de duidelijkheid van de weggebruiker. Het ministerie vraagt ons nadrukkelijk de belijning volgens de CROW-richtlijnen uit te voeren. Begin 2007 zal er een landelijke campagne over de EHK van start gaan. In het rapport van BVA wordt is conform de richtlijnen van het CROW geadviseerd. Overigens wordt er ook vanuit de regio Noord-Veluwe het belang van de EHK onderstreept en een onderzoek ingesteld naar de stand van zaken bij de gemeenten in onze regio. Ons implementatieprogramma kan hierin worden opgenomen.

Samenvatting maatregelenpakket buitengebied Nunspeet (zie bijlage 60 km/uur zones buitengebied)

Uit de inventarisatie blijkt dat de meeste wegen vanuit hun omgevingskenmerken al een verblijfskarakter hebben. Door het aanpassen van de markering op de wegvakken dient dit verblijfskarakter verder te worden benadrukt. Omdat bij een 60 km/uur inrichting de voorrangsregelingen op de kruispunten worden opgeheven is het wel gewenst op een aantal kruispunten maatregelen te treffen.

Maatregelen:

- 60 km/uur zoneborden
- Voorrangsregelingen: in principe overal gelijkwaardig. Voorgesteld wordt om de voorrangsregeling op de kruising Oosteinderweg/Oosteinderweg/uitrit GPS te handhaven. Vanwege het vele vrachtverkeer is een plateau niet gewenst. Gezien het karakter van de Harderijkerweg ten opzichte van de zijwegen wordt geadviseerd om ook hier de voorrangsregeling wel te handhaven.
- Markering (EHK): markering Oosteinderweg, Bovenweg, Waterweg, Stakenbergweg en Eperweg verwijderen. Uit kostenoogpunt weg laten slijten.

DB-RO-mw-322-60 km buitengebied

Harderijkerweg volgens richtlijn kantmarkering 1-3 aanbrengen in plaats van huidige 3-3 markering. Dit geldt ook voor de Uddelerweg inclusief verwijdering van de asmarkering.

- Aanbrengen plateaus: in het buitengebied worden diverse plateaus voorgesteld. Ten eerste blijkt uit de ongevalanalyse dat op kruispunten relatief ernstige ongevallen plaatsvinden. Ten tweede is er op deze locaties sprake van uitwisseling waarbij verschillende verkeersdeelnemers met elkaar worden geconfronteerd. Vanuit het DV principe 'voorkom ontmoetingen met grote snelheidsverschillen' in combinatie met de (juridische) gelijkwaardigheid van de verschillende verkeersdeelnemers op de kruispunten is een snelheidsremmende maatregel op de kruispunten een voor de hand liggende maatregel. De realisering van de plateaus heeft niet alleen effect op het kruispunt maar ook op de aanliggende wegvakken. Ook op deze wegvakken zal het algemene snelheidsbeeld dalen.
- Bijzondere situatie: Op de Eperweg geldt op het gedeelte tussen de Oenenburgweg en de Albertlaan een maximum snelheid van 60 km/uur. Op het wegvak tussen de Oenenburgweg en de Albertlaan is de markering echter niet in overeenstemming met dit snelheidsregime. Op dit wegvak wijkt de aanwezige markering sterk af van de ehk-richtlijnen voor 60 km/uurwegen. De huidige markering op dit gedeelte komt overeen met de ehk-richtlijnen voor ontsluitingswegen. De meest voor de hand liggende ingreep is het aanpassen van de markering aan de geldende maximum snelheid van 60 km/uur. De plateaus op de kruispunten met de Oenenburgweg en de Albertlaan kunnen ongewijzigd blijven. Er zijn echter ontwikkelingen die mogelijk de voorgestelde inrichting ondermijnen. Hierbij denken wij vooral aan de realisering van de Oostelijke Rondweg. Als de Oostelijke Rondweg wordt gerealiseerd ligt het voor de hand de komgrens op te schuiven naar de aansluiting met de Oostelijke Rondweg. In dat geval ligt een ontsluitingsfunctie voor de Eperweg tussen komgrens en F.A. Molijnlaan voor de hand (50 km/uur). De huidige markering tussen de Oenenburgweg en Albertlaan is in dat geval al de juiste. De plateaus kunnen dan, hoewel niet helemaal in overeenstemming is met de doorstroombaan blijven liggen. Dit is gezien de structuur van Nunspeet de meest passende oplossing.

Financieel kader (zie ook bijlage financieel kader)

Voor het buitengebied inrichting 60 km/uurzone is nog een bedrag gereserveerd van € 181.137,-. Wij stellen u voor dit budget beschikbaar te stellen voor uitvoering van bovengenoemde maatregelen. Tevens is voor 2009 een bedrag van € 100.000,- gereserveerd. Afhankelijk van de uitkomst van de aanbesteding kan geconcludeerd worden in hoeverre de voorgestelde maatregelen kunnen worden uitgevoerd. Hiervoor zal een prioritering en fasering opgesteld moeten worden. Na de aanbesteding zullen wij u hierover nader adviseren.

Communicatie/inspraak

Wij stellen u voor nadat besluitvorming heeft plaatsgevonden dit plan te publiceren en gedurende zes weken ter inzage te leggen. Bewoners en belanghebbenden krijgen dan nog de mogelijkheid te reageren op dit plan. Indien dit leidt tot aanpassingen zullen wij u hierover nader adviseren.

Uitvoering

Uitvoering kan plaatsvinden nadat de termijn van inzage is verstreken. Naar verwachting zal dit komend voorjaar zijn.

Advies

- in te stemmen met rapport 60 km/uur zones buitengebied;
 - het gereserveerde budget van 2006 ter beschikking te stellen;
 - de commissie het rapport ter kennisname aan te bieden;
 - het plan te publiceren en gedurende zes weken ter inzage te leggen voor bewoners en belanghebbenden.
-

Bijlage Financieel kader

- Nijverheidsweg
- Toegangswegen (Eperweg, Harderwijkereg en Laan)
- 60 km/uur buitengebied

Vorbereidingskrediet (was € 40.000,- beschikbaar gesteld, juni 2006) € 15.800,-
BVA heeft voorbereiding voor € 15.800,- uitgevoerd.

Totaal budget 2006

Nijverheidsweg € **75.000,-**

Toegangswegen (2005 € 125.882,- + 2006 € 106.353,-) = € **232.235,-**

60 km/uur buitengebied (€ 127.141,- + € 60.000,- (3/4 budget DV 2^e fase, besluit juni) = € **187.141,-**

Nog beschikbaar (na evenredige verdeling)

Nijverheidsweg (- 15% van 15.800,-) = € **72.630,-**

Toegangswegen (- 47% van 15.800,-) = € **224.809,-**

60 km/uur buitengebied (- 38% van 15.800,-) = € **181.137,-**

Maatregelenpakket 60 km/uur zones Buitengebied

Burgemeester en wethouders maken bekend dat zij een plan hebben laten opstellen voor het treffen van ondersteunende en/of aanvullende maatregelen op de wegen in de gemeente Nunspeet waar een 60 km/uur zone is ingesteld. Uit een inventarisatie is gebleken dat de meeste wegen vanuit hun omgevingskenmerken al een verblijfskarakter hebben. Door het aanpassen van de markering op een aantal wegvakken wordt het verblijfskarakter verder benadrukt. Ook is het wenselijk op een aantal kruispunten maatregelen te treffen omdat de voorrangsregeling door de instelling van een 60 km/uur zone is opgeheven. Wij wijzen u erop dat dit niet om het verkeersbesluit gaat. Het verkeersbesluit tot instelling van de 60 km/uur zones is al onherroepelijk.

Het plan met het daarin opgenomen maatregelenpakket ligt van 14 maart 2007 tot en met 24 april 2007 ter inzage in de infohoek in het gemeentehuis. Belanghebbenden kunnen gedurende deze periode hun zienswijze schriftelijk kenbaar maken bij het college.

60 KM/UUR ZONES BUITENGEBIED

maatregelenpakket

GEMEENTE NUNSPEET

INHOUD

	Blz.
1. INLEIDING	1
1.1. Aanleiding	1
1.2. Leeswijzer	1
2. DUURZAAM VEILIG	2
2.1. Algemeen	2
2.2. Wegencategorisering	2
2.3. Essentiële herkenbaarheidkenmerken	3
3. INVENTARISATIE	6
3.1. Inleiding	6
3.2. Gebiedsanalyse	6
3.3. Snelheids- en voorrangsregime	7
3.4. Markering en maatregelen	8
3.5. Conclusie inventarisatie	8
3.6. Verkeersongevallen	9
4. KNELPUNTEN	11
4.1. Algemeen	11
4.2. Referentie	11
4.3. Knelpunten	12
5. MAATREGELEN	14
5.1. Algemeen	14
5.2. Toelichting maatregelenpakket	14
5.3. Bijzondere situaties	17
5.4. Fasering	18

Bijlagen:

1. Huidig snelheidsregime
 2. Voorrangssituaties
 3. Markeringen en maatregelen
 4. Verkeersongevallen buitengebied
 5. Maatregelenpakket
-

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

Langzaam maar zeker wordt de infrastructuur in Nederland heringericht volgens de principes van Duurzaam Veilig. Over het algemeen is in den lande begonnen met het inrichten van de verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom; de 30 km/uur zones. Momenteel gaat de aandacht ook uit naar de verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom; de 60 km/uur zones. Dit geldt ook voor de gemeente Nunspeet: de kernen zijn ondertussen (nagenoeg) allemaal ingericht als 30 km/uur zones en er is een start gemaakt met de invoering van de 60 km/uur zones. In de gemeente zijn inmiddels al 60 km/uur zones aanwezig rondom Vierhouten, ten oosten van Nunspeet en tussen Nunspeet en Hulshorst.

Gezien de omvang van het totale grondgebied van de gemeente Nunspeet is dit echter nog maar een klein gedeelte. Om een beeld te krijgen van de inspanningen die nog moeten worden verricht om het overige deel van het gemeentelijke grondgebied als 60 km/uur zone in te richten heeft de gemeente Nunspeet aan BVA Verkeersadviezen gevraagd hiernaar onderzoek te doen. Hierbij moet de vraag beantwoord worden welke wegen en/of gebieden van nature al geschikt zijn voor een maximum snelheid van 60 km/uur en op welke wegen naast het plaatsen van de zoneborden nog ondersteunende maatregelen zijn gewenst. Daarnaast heeft de gemeente gevraagd om binnen de bestaande 60 km/uur zones te kijken of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn en of de markering overeenkomt met de essentiële herkenbaarheidkenmerken.



1.2. Leeswijzer

In voorliggende rapportage wordt verslag gedaan van de gehanteerde werkwijze en de uitkomsten hiervan. Het sluitstuk van het doorlopen planproces is het aangeven waar volstaan kan worden met alleen het plaatsen van de zoneborden en waar het 60 km/karakter moet worden versterkt door maatregelen. Ter inleiding op dit planproces worden in hoofdstuk 2 in korte bewoordingen de principes van Duurzaam Veilig en de essentiële herkenbaarheidkenmerken toegelicht. Als eerste processtap is vervolgens een inventarisatie uitgevoerd naar de huidige stand van zaken met betrekking tot de 60 km/uur zones en de 80 km/uur wegen en zijn de verkeersongevallen geanalyseerd. Dit is beschreven in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 wordt de beoogde toekomstige situatie toegelicht en worden de resultaten van de inventarisatie geconfronteerd met dit wensbeeld. In hoofdstuk 5 wordt ten slotte het maatregelenpakket gepresenteerd. Hierbij wordt ingegaan op de locaties waar de zoneborden moeten worden geplaatst en op de gewenste aanvullende maatregelen.

2. DUURZAAM VEILIG

2.1. Algemeen

Jarenlang kenmerkte de bestrijding van de verkeersonveiligheid in Nederland zich door het aanpakken van geconstateerde probleemlocaties. Wanneer een locatie bekend stond als ongevallocatie dan werd op deze locatie een maatregel getroffen. Deze 'aanpak achteraf' heeft in het verleden voor zeer positieve resultaten gezorgd. Ondanks een sterke mobiliteitsgroei is het aantal verkeersslachtoffers aanzienlijk gedaald. Gaandeweg ontstond echter het besef dat de verkeersonveiligheid op een andere wijze moest worden aangepakt. Enerzijds omdat de positieve effecten van de achteraf aanpak minder zouden worden omdat de meest onveilige locaties inmiddels waren aangepakt. Dit betekende dat steeds meer (financiële) inspanningen nodig waren om enig effect te bereiken waardoor de haalbaarheid van de doelstellingen onder druk kwam te staan. Anderzijds omdat continue achter de feiten aangelopen werd. De onveiligheid werd pas bestreden nadat deze was ontstaan. Om deze reden is men in 1997 gestart met een nieuwe verkeersveiligheidsaanpak: Duurzaam Veilig. Het Duurzaam Veilig concept werkt preventief en niet curatief. Dat wil zeggen dat voorkomen moet worden dat ongevallen (met ernstige afloop) gaan ontstaan. Het motto is dan ook: voorkomen is beter dan genezen.

2.2. Wegencategorisering

De basis van Duurzaam Veilig wordt gevormd door het indelen van de wegen en straten in verkeersgebieden en verblijfsgebieden. In de verkeersgebieden heeft de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer prioriteit en heeft elke categorie verkeersdeelnemer in principe zijn eigen verkeersruimte. Binnen de verblijfsgebieden is sprake van gelijkwaardigheid van alle verkeersdeelnemers waarbij iedereen gebruik maakt van dezelfde verkeersruimte. Binnen de verkeers- en verblijfsgebieden zijn vervolgens weer twee wegtypen te onderscheiden. Voor de verkeersgebieden zijn dit de stroomweg en de ontsluitingsweg en voor de verblijfsgebieden de erftoegangswegen type I en II.

De achterliggende gedachte van deze wegencategorisering is dat door het indelen van het wegennet in een beperkt aantal wegtypen, het onderscheid tussen de vormgeving van deze wegen groot kan zijn. Hierdoor ontstaat er een beperkt aantal herkenbare wegen als gevolg waarvan de weggebruiker moet kunnen zien welk gedrag er per situatie verwacht wordt. Door het creëren van duidelijkheid wordt de kans op misverstanden kleiner waardoor de kans op (ernstige) verkeersongevallen zoveel mogelijk wordt gereduceerd.

Buiten de bebouwde kom geldt binnen de verblijfsgebieden een maximum snelheid van 60 km/uur. Binnen deze 60 km/uur zones wordt onderscheid gemaakt

in twee categorieën wegen: de erftoegangswegen type I (etw-I) en type II (etw-II).



Foto 1: Elburgerbosweg (etw-I)

Foto 2: Kleine Kolonieweg (etw-II)

Of een weg als etw-I of etw-II wordt gecategoriseerd hangt vooral af van de mate waarin de weg een verbindende of verzamelende functie vervult (en daarmee ook van de verkeersintensiteit). Over het algemeen worden de wegen die de kleine kernen onderling verbinden (bijvoorbeeld de Elburgerbosweg), kleine kernen met grote kernen verbinden of kleine kernen ontsluiten richting het hoofdwegennet gecategoriseerd als etw-I. De overige wegen worden, tenzij er specifieke redenen zijn om hiervan af te wijken, gecategoriseerd als etw-II (bijvoorbeeld de Kleine Kolonieweg).

Ongeacht de subindeling in etw-I of etw-II kenmerken de wegen in een 60 km/uur zone zich als volgt:

- Tegemoetkomend verkeer? ja
- Kruisend verkeer op kruispunten? ja
- Landbouwverkeer op de rijbaan? ja
- Bromfietzers op de rijbaan? ja
- Voorrangregeling? nee
- Inhalen toegestaan? ja

2.3. Essentiële herkenbaarheidkenmerken

Achtergrond

De categorisering is slechts de eerste stap in het DV proces. De tweede stap is de fysieke implementatie van de categorisering, met andere woorden het (indien nodig) aanpassen van de bestaande weginrichting aan de gewenste vormgeving. Het onverkort toepassen van de Duurzaam Veilig inrichtingseisen kan grote infrastructurale en dus ook financiële gevolgen hebben. Dit geldt vooral voor de wegen met een verkeersfunctie (80 en 100 km/uur) en in mindere mate voor de 60 km/uur wegen. Zoals bekend hoeft, in tegenstelling tot langs de 80 en 100 km/uur wegen, langs de 60 km/uur wegen geen parallelvoorziening aanwezig te

zijn. Echter ook de ombouw van een 80 km/uur weg naar 60 km/uur straat kan een grote ingreep zijn. Het mag duidelijk zijn dat de invoering van Duurzaam Veilig hiermee een proces van vele jaren is.

Om de invoering van Duurzaam Veilig niet te frustreren als gevolg van onvoldoende financiële middelen voor een ideale inrichting, zijn de wegencategorieën en hun inrichtingseisen door alle betrokken overheden nog eens kritisch tegen het licht gehouden. Deze sessie heeft geresulteerd in een set essentiële herkenbaarheidskenmerken (ehk) die tegen geringe kosten kunnen worden geïmplementeerd. De ehk hebben in principe alleen betrekking op de markering in lengterichting en zijn op zich niet nieuw. Zij maakten al onderdeel uit van de inrichtingseisen conform Duurzaam Veilig. Wat wel nieuw is, is het feit dat de ehk als zelfstandig onderdeel naar voren zijn gehaald en door een 'afpelmethodiek' meerdere (faserings)oplossingen mogelijk maken. De gedachte achter de implementatie van de ehk is om in ieder geval de herkenbaarheid van de wegencategorieën te vergroten. Omdat het aanpassen van de markering een relatief eenvoudige opgave is, kan op korte termijn de indeling in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen aan de weggebruiker duidelijk worden gemaakt. De overige inrichtingseisen zoals obstakelafstanden, wegbreedte et cetera kunnen dan, indien nodig, in een later stadium bijvoorbeeld bij groot onderhoud worden toegepast.

Verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom

In tegenstelling tot de wegen met een verkeersfunctie is conform de ehk in de 60 km/uur gebieden geen sprake van een markering op de weg-as. Er vindt dus geen scheiding van rijrichting plaats. In principe is op de 60 km/uur wegen ook geen kantmarkering aanwezig, behalve wanneer een etw-I is voorzien van fiets-suggestiestroken of wanneer langs een etw-I een vrijliggend fietspad aanwezig is.



Foto 3: geen markering op de Vareseweg (etw-II)

Foto 4: 1-3 kantmarkering op de Nunspeeterweg (etw-I)

In de eerste situatie wordt de scheiding tussen rijloper en fiets-suggestiestrook aangegeven door een onderbroken 1-1 markering (1 meter streep en 1 meter tussenruimte). In de tweede situatie (bij een vrijliggend fietspad) wordt een onderbroken 1-3 (1 meter streep en 3 meter tussenruimte) kantmarkering toege-

past waarbij de breedte van de rijloper tussen de kantmarkering maximaal 4,5 meter bedraagt.

Essentieel voor de herkenbaarheid van de 60 km/uur zones is dus dat, naast de 60 km/uur-zoneborden, er in geen geval asmarkering aanwezig is. Zoals blijkt uit de foto's 3 en 4 worden de ehk al toegepast op een aantal wegen in de gemeente Nunspeet.

3. INVENTARISATIE

3.1. Inleiding

Zoals al aangegeven in de inleiding is een inventarisatie uitgevoerd naar de huidige stand van zaken in het buitengebied. Hierbij zijn het huidige snelheidsregime, de huidige voorrangssituaties, de aanwezige markering en de aanwezige snelheidsremmende maatregelen geïnventariseerd. Het doel van deze inventarisatie is om te bepalen waar de huidige infrastructuur afwijkt van de inrichtingseisen conform Duurzaam Veilig. Naast een inventarisatie van de infrastructuur is ook een ongevalanalyse uitgevoerd. Het doel van de ongevalanalyse is om aan te geven waar zich in de huidige situatie (concentraties van) verkeersongevallen voordoen. Eerst wordt echter in dit hoofdstuk een gebiedsanalyse en afbakening weergegeven.

3.2. Gebiedsanalyse

Als we het buitengebied van de gemeente Nunspeet aan een globale analyse onderwerpen kan worden geconcludeerd dat er een duidelijk verschil is tussen de gebieden globaal gelegen ten noorden en ten zuiden van de A28. De noordzijde kenmerkt zich door een open landschapsstructuur terwijl de zuidzijde overwegend bestaat uit bos- en heidegebieden. Voor beide gebieden geldt wel dat er overwegend al sprake is van een duidelijk verblijfskarakter. Enerzijds doordat de wegen over het algemeen relatief smal zijn en veelal kronkelig van aard. Anderzijds door de omgevingskenmerken. Aan de noordzijde betreft het de aanwezigheid van bebouwde percelen en recreatieve voorzieningen (campings) en aan de zuidzijde vooral het recreatieve bosgebied.



Foto 5: bos- en heidegebied

Foto 6: open landschapsstructuur

Voor deze studie zijn alleen de wegen van belang die vallen in de categorie erf-toegangsweg (I of II). Door de gemeente is aangegeven dat de Elburgerweg (tussen Nunspeet en de gemeentegrens Elburg), de Elspeterweg (tussen Nunspeet en Elspeet), de Eperweg (tussen de A28 en de gemeentegrens Epe) en de Staverdenseweg (tussen Elspeet en de gemeentegrens Ermelo) een snelheidsregime houden van 80 km/uur. Dit betekent dat alle overige wegen buiten de bebouwde

kom, uiteraard uitgezonderd de A28, een maximum toelaatbare snelheid krijgen van 60 km/uur en in het kader van deze studie worden belicht.

3.3. Snelheids- en voorrangregime

Huidig snelheidsregime

Tijdens de inventarisatie is onder andere gelet op de maximum snelheden: waar zijn al 60 km/uur zones ingesteld en waar geldt een maximum snelheid van 80 km/uur? Deze huidige situatie is weergegeven op de kaarten in bijlage 1. Uit bijlage 1 blijkt dat in een groot deel van het buitengebied nog een maximum snelheid van 80 km/uur op de wegen geldt.



Foto 7: Bord A1 60 km/uur langs de Hullerweg

Daarnaast blijkt uit bijlage 1 dat op een aantal wegvakken wel een maximum snelheid van 60 km/uur geldt maar dat die wegen geen onderdeel uitmaken van een 60 km/uur zone. Het betreft hier wegvakken waarvoor door middel van bord A1 (maximum snelheid) de snelheid is beperkt. Deze wegen zijn groen weergegeven op de kaarten in bijlage 1. Een voorbeeld hiervan is de Hullerweg (zie foto 5).

Huidige voorrangssituaties

Tijdens de inventarisatie is gebleken dat op een groot aantal kruispunten de voorrang is geregeld, zowel binnen de bestaande 60 km/uur zones als op de 80 km/uur wegen. Op de kaarten in bijlage 2 zijn alle aangetroffen voorrangssituaties in het buitengebied weergegeven. Het feit dat de voorrang op de meeste wegen is geregeld is in overeenstemming met het snelheidsregime van 80 km/uur op een groot aantal wegen.



Foto 8: Voorrangregeling op een potentiële 60 km/uur weg

3.4. Markering en maatregelen

Markering

Op een aantal wegvakken is 1-3 kantmarkering aangetroffen. Deze wegvakken zijn weergegeven op de kaarten in bijlage 3. Op de Harderwijkerweg tussen Hulshorst en de gemeentegrens met Harderwijk is een afwijkend kantmarkeringspatroon aangetroffen, namelijk een 3-3 patroon. Een 3-3 kantmarkering hoort in principe thuis op een gebiedsontsluitingsweg.



Foto 9: 1-3 kantmarkering op de Oosteinderweg

Daarnaast is op de eerste kilometer van de Stakenbergweg (gezien vanaf de N310 Elspeterweg) een 3-1 asmarkering aanwezig. As- en kantmarkering is aanwezig op de Eperweg (tussen de bebouwde komgrens en de A28) en op de Uddelerweg tussen het sportpark ten zuiden van Elspeet en de gemeentegrens met Apeldoorn.

Maatregelen

Alleen op de Elspeterbosweg/Vierhousterweg zijn fietssuggestiestroken aangetroffen. Op de Elspeterbosweg zijn de fietssuggestiestroken in een rode kleur uitgevoerd en op de Vierhousterweg in een grijze kleur.

In het buitengebied rondom Nunspeet is daarnaast een aantal snelheidsremmende maatregelen aangetroffen. Op de Hullerweg zijn vier verkeersremmende maatregelen aangetroffen ter accentuering van vier fietspadaansluitingen; twee ten oosten en twee ten westen van de Nassaulaan. Ten oosten van de Nassaulaan zijn ter plaatse van de fietspadaansluitingen plateaus aangebracht. Ten westen van de Nassaulaan is de Hullerweg ter plaatse van de fietspadaansluitingen vernauwd. In alle gevallen moet de fietser voorrang verlenen aan het verkeer op de Hullerweg. De locaties van deze maatregelen zijn aangegeven in bijlage 3. In deze bijlage zijn ook alle overige maatregelen in het buitengebied zoals kruispuntplateaus weergegeven.

3.5. Conclusie inventarisatie

Uit de inventarisatie van de infrastructuur is gebleken dat een groot deel van de wegen in het buitengebied al een sterk verblijfskarakter heeft. De wegvakken zijn, enkele uitzonderingen daargelaten, overwegend smal en slingerend. Dit geldt zowel voor het 'open landschap' ten noorden van Nunspeet en Hulshorst als voor het bos- en heidegebied rondom Vierhouten en Elspeet. Voor het grootste deel van het buitengebied geldt dat hier nog een snelheid van 80 km/uur geldt waardoor er op de kruispunten vrijwel altijd sprake is van een voorrangstre-

geling. Er is inmiddels wel een klein deel (ingericht als) 60 km/uur waarbij wordt opgemerkt dat dit soms zones betreffen en soms wegvakken. Ten slotte is geconstateerd dat op een beperkt aantal wegen as- en/of kantmarkering aanwezig is.

3.6. Verkeersongevallen

In bijlage 4 is een viertal kaarten gepresenteerd waarop het ongevallenbeeld, zoals dat in de periode 2001 t/m 2005 op de gemeentelijke en provinciale wegen buiten de bebouwde kom heeft plaatsgevonden, weergegeven.

In totaliteit hebben zich in die periode op de wegen in beheer bij de gemeente 319 verkeersongevallen voorgedaan. In tabel 1 is het verloop van deze 319 ongevallen over de jaren 2001 t/m 2005 weergegeven.

Tabel 1: Aantal ongevallen per jaar

	ums*	Letsel	dodelijk	totaal
2001	58	10	0	68
2002	61	11	0	72
2003	42	11	0	53
2004	41	14	1	56
2005	60	9	1	70
2001 - 2005	262	55**	2	319

* uitsluitend materiele schade

** 55 slachtofferongevallen met 70 slachtoffers

Uit de kaarten in bijlage 4 blijkt dat de ongevallen zich verspreid over het hele buitengebied voordoen. In deze bijlage is een kaart opgenomen met daarop alle geregistreerde ongevallen op de gemeentelijke en provinciale wegen. Om de ongevalconcentraties duidelijk in beeld te krijgen is daarnaast zowel voor de wegvakken als voor de kruispunten een kaart opgenomen waarop de locaties zijn weggelaten waar één ongeval heeft plaatsgevonden. Wat opvalt is dat de verkeersongevallen voornamelijk plaatsvinden op de wegvakken en niet op de kruispunten.

Van het totaal van 319 verkeersongevallen op het gemeentelijk wegennet vonden er 281 plaats op wegvakken en 38 op kruispunten. Het aandeel slachtofferongevallen op kruispunten is echter wel groter dan op de wegvakken. Bij 37% van de 38 ongevallen op kruispunten waren slachtoffers te betreuren terwijl dit bij 15% van de 281 wegvakongevallen het geval is. Wel is het in absolute zin zo dat de meeste slachtoffers vallen op de wegvakken.

Ook de ongevallen waarbij langzaam verkeer betrokken was, blijken voornamelijk plaats te hebben gevonden op de wegvakken. Echter ook hier geldt weer dat het aandeel slachtofferongevallen op kruispunten veel hoger is dan het aandeel slachtofferongevallen op wegvakken.

Uit nadere analyse blijkt dat bijna 30% van alle 319 ongevallen eenzijdige ongevallen betreft of ongevallen waarbij een vast voorwerp (bijvoorbeeld een boom of een lantaarnpaal) was betrokken. Bij deze ongevallen is regelmatig 'het verliezen van de macht over het stuur' als toedracht opgegeven.

Opvallend in het ongevallenbeeld in de gemeente Nunspeet, maar niet geheel verbazingwekkend in een bosomgeving, is het grote aandeel ongevallen (ruim 20%) waarbij dieren betrokken zijn.

4. KNELPUNTEN

4.1. Algemeen

Voordat kan worden aangegeven waar de knelpunten liggen, dient eerst de definitie van een knelpunt duidelijk gemaakt te worden. In het kader van deze studie wordt onder een knelpunt het volgende verstaan:

- een wegvak waarop de maximum snelheid nog 80 km/uur is terwijl dit 60 zou moeten zijn;
- een wegvak waarop de maximum snelheid wel 60 km/uur is maar dat geen onderdeel uitmaakt van een 60 km/uur zone;
- een voorrangskruising die gelijkwaardig zou moeten zijn;
- een wegvak waarop markering aanwezig is die niet overeenkomt met de ehk;
- een wegvak waarop geen markering aanwezig is terwijl dit conform de ehk wel het geval zou moeten zijn;
- wegvakken of kruispunten waar verkeersongevallen hebben plaatsgevonden.

4.2. Referentie

Om aan te kunnen geven waar de knelpunten liggen, wordt de huidige verkeerssituatie vergeleken met het wensbeeld. Daartoe wordt allereerst het wensbeeld toegelicht.

In het beeld dat de gemeente Nunspeet voor ogen heeft, blijft de huidige maximum snelheid van 80 km/uur gehandhaafd op:

- de Elburgerweg (tussen Nunspeet en de gemeentegrens Elburg);
- de Elspeterweg (tussen Nunspeet en Elspeet);
- de Eperweg (tussen de A28 en de gemeentegrens Epe) en op;
- de Staverdenseweg (tussen Elspeet en de gemeentegrens Ermelo).

Alle overige wegen buiten de kernen zullen onderdeel gaan uitmaken van de 60 km/uur zones. Binnen de 60 km/uur zones zijn de volgende wegen gecategoriseerd als etw-I:

- de Harderwijkerweg (tussen Nunspeet en Hulshorst);
- de Harderwijkerweg (tussen Hulshorst en de gemeentegrens Harderwijk);
- de Nunspeeterweg (tussen de Elspeterweg en Vierhouten);
- de Elspeterbosweg/Vierhousterweg (tussen Vierhouten en Elspeet);
- de Gortelseweg (tussen Vierhouten en de gemeentegrens Epe);
- de Uddelerweg (tussen Elspeet en de gemeentegrens Apeldoorn);
- De Eperweg (tussen komgrens Nunspeet en de A28).

Alle overige wegen zijn gecategoriseerd als etw-II.

Deze indeling van het wegennet komt in hoofdlijnen overeen met de indeling die is opgenomen in het GVVP van Nunspeet. Afwijkingen zijn te constateren op de Elspeterweg en de Staverdenseweg die in het GVVP als etw-I zijn opgenomen.

4.3. Knelpunten

Snelheidsregime

Uit de kaarten in bijlage 1 blijkt dat een groot deel van het buitengebied nog moet worden ingericht als 60 km/uur gebied. Met uitzondering van de in paragraaf 4.1 genoemde wegen moeten alle in blauw aangegeven wegvakken onderdeel gaan uitmaken van de 60 km/uur zones. Door een juiste plaatsing van de zoneborden zullen de Hullerweg en de Harderwijkerweg worden opgenomen in een 60 km/uur zone.

Voorrangsregelingen

Binnen de 60 km/uur zones is in principe sprake van gelijkwaardigheid. Een groot deel van de aangetroffen voorrangsborden dient dan ook te worden verwijderd. De locaties waar voorrangsregelingen zijn aangetroffen zijn weergegeven op de kaarten in bijlage 2.

Markering

Conform de ehk is op een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom in geen enkel geval asmarkering aanwezig. Alleen bij de aanwezigheid van een vrijliggende fietsvoorziening wordt op een etw-I kantmarkering toegepast. Dit betekent dat de aangetroffen markering op de als etw-II gecategoriseerde Oosteinderweg, Bovenweg, Waterweg, Stakenbergweg en op de parallelweg van de Eperweg ongewenst is.



Foto 10: Kantmarkering op de Oosteinderweg

Op de Eperweg (tussen de Oenenburgweg en de Albertlaan) is dubbele asmarkering aanwezig in combinatie met een 3-3 kantmarkering. Dit type markering past niet bij een maximum snelheid van 60 km/uur. Op het wegvak tussen de Albertlaan en de A28 is as- en kantmarkering aanwezig in respectievelijk 3-9 patroon en doorgetrokken kantstreep. Deze markering past overeenkomstig de ehk noch bij een 60 km/uur vormgeving noch bij een 80 km/uur regime.

De aangetroffen doorgetrokken kantmarkering in combinatie met een 3-9 asmarkering op de Uddelerweg past eveneens niet bij de categorie etw-I.

Markering die afwijkt van de richtlijnen is daarnaast nog aangetroffen op de als etw-I gecategoriseerde Harderwijkerweg (tussen Hulshorst en de gemeentegrens). Op dit wegvak is een 3-3 kantmarkering aanwezig. Op de eveneens als etw-I gecategoriseerde Gortelseweg zijn geen fietssuggestiestroken aangetroffen. Dit zou wel het geval moeten zijn op het gedeelte waarlangs geen vrijliggend fietspad aanwezig is.

5. MAATREGELEN

5.1. Algemeen

Uit de inventarisatie blijkt dat de meeste wegen vanuit hun omgevingskenmerken al een verblijfskarakter hebben. Door het aanpassen van de markering op de wegvakken dient dit verblijfskarakter verder te worden benadrukt. Omdat bij een 60 km/uur inrichting de voorrangsregelingen op de kruispunten worden opgeheven is het wel gewenst op een aantal kruispunten maatregelen te treffen. De keuze voor deze maatregel wordt ondersteund door het feit dat er relatief veel ernstige ongevallen gebeuren op de kruispunten. De gewijzigde markering en de kruispuntmaatregelen hebben in combinatie met het al aanwezige verblijfskarakter voldoende effect op het snelheidsbeeld op de wegvakken. Aanvullende snelheidsremmende wegvakmaatregelen zijn daarom niet noodzakelijk.

In het vervolg van dit hoofdstuk worden de voorgestelde maatregelen concreet beschreven en onderbouwd. Onderbouwing vindt plaats aan de hand van de in hoofdstuk 4 gesignaleerde knelpunten en de in hoofdstuk 3 gepresenteerde ongevalanalyse. Het maatregelenpakket bestaat uit vijf onderdelen:

- plaatsen 60 km/uur zoneborden en verwijderen 60 km/uur borden;
- verwijderen voorrangsborden;
- verwijderen asmarkering en aanpassen kantmarkering;
- aanbrengen fietssuggestiestroken;
- aanbrengen kruispuntplateaus.

Op de kaarten in bijlage 5 is het maatregelenpakket in zijn geheel weergegeven. Een toelichting op de maatregelen komt in paragraaf 5.2 aan de orde, daarna wordt in paragraaf 5.3 in het bijzonder ingegaan op de Eperweg.

5.2. Toelichting maatregelenpakket

60 km/uur zoneborden

Op de gemeentegrenzen worden in het maatregelenpakket geen poorten voorgesteld omdat wij ervan uitgaan dat de zone in de buurgemeente wordt voortgezet. Als er met de buurgemeente geen overeenstemming is over een gemeentewegoverschrijdende 60 km/uur zone dan zal ook op de gemeentegrens een 60 km-poort geplaatst moeten worden.

Momenteel geldt op gedeelten van de wegen in het Renteloos Voorschotbos een snelheid van 30 km/uur. Voorge-



Foto 11: 30 km/uur op de Van Petersom Ramringweg

steld wordt om dit te handhaven.

Voorrangsregelingen

Ondanks het feit dat binnen de 60 km/uur zones sprake is van gelijkwaardigheid verdient het aanbeveling om op een aantal kruispunten de voorrangsregeling te handhaven. Zo is het vanwege het vele vrachtverkeer van en naar de G.P.S. ongewenst om een plateau aan te leggen op de kruising Oosteinderweg/Oosteinderweg/uitrit G.P.S. Voorgesteld wordt daarom om de huidige voorrangsregeling te handhaven.



Foto 12: Voorrangsregeling ter plaatse van de G.P.S.

Daarnaast wordt voorgesteld om de voorrang vooralsnog te handhaven op de Harderwijkerweg. Op deze weg speelt een aantal problemen waarvoor in een ander kader oplossingen worden gezocht. Tot die tijd blijven de voorrangsregelingen op de Harderwijkerweg van kracht.

In het maatregelenpakket bij het rapport 'Voorrang fietser van rechts' met kenmerk nun-037 d.d. 2 februari 2001 is voorgesteld om ter plaatse van de aansluitingen van solitaire fietspaden de voorrang op de kruisende weg te handhaven. Het betreft hier de oversteken op het Vennepad, op de Gortelseweg, op de Elspeterbosweg en op de Veenweg. Ondertussen zijn ruim 5 jaren verstreken en zijn de verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom 'normaler' geworden. Voorgesteld wordt dan ook om de solitaire fietspadaansluitingen gelijkwaardig vorm te geven ondersteund door een maatregel. Hierbij gaat de voorkeur uit naar een plateau en niet naar een versmalling in verband met het grotere snelheidsremmende effect.

Markering

De op de als etw-II gecategoriseerde Oosteinderweg, Bovenweg, Waterweg, Stakenbergweg en parallelweg-Eperweg aangetroffen kantmarkering dient te worden verwijderd. Uit kosten oogpunt en omdat de staat van de markering over het algemeen matig is, kan er ook voor worden gekozen om de markering niet weg te halen maar weg te laten slijten. Daarnaast zorgt



Foto 13: Markering in matige staat op de Bovenweg

de markering niet voor verwarring met betrekking tot de wegcategorie omdat de markering overeenkomt met de ehk voor erftoegangswegen. Opgemerkt wordt nog dat wanneer één van de genoemde wegen opnieuw wordt geasfalteerd de markering uiteraard niet opnieuw moet worden aangebracht.

De 3-3 kantmarkering op de Harderwijkerweg kan eveneens vooralsnog aanwezig blijven. Hiervoor wordt wel voorgesteld om die markering, bij onderhoud aan de weg, te vervangen door een juiste 1-3 kantmarkering.

Op de Uddelerweg (tussen het sportpark en de gemeentegrens) verdient het wel aanbeveling om de markering direct te verwijderen en te vervangen door de juiste markering. Aanbrenging van een 1-3 kantmarkering en verwijdering van de asmarkering heeft tot gevolg dat de markering ten zuiden van het sportpark aansluit op de markering tussen de aansluiting van het sportpark en de bebouwde komgrens van Elspeet zodat de weg het uiterlijk van een 60 km/uur straat krijgt. Dit is in de huidige situatie in het geheel niet het geval.

Op de als etw-I gecategoriseerde Gortelseweg zijn geen fietssuggestiestroken aangetroffen. Wel is langs deze weg een vrijliggend fietspad aanwezig. Dit fietspad stopt circa 1 kilometer voor de bebouwde komgrens van Vierhouten. Omdat de Gortelseweg zeer smal is, wordt voorgesteld dit vrijliggende fietspad door te trekken tot de bebouwde komgrens van Vierhouten. Op de Gortelseweg hoeft dan geen markering te worden aangebracht.

Plateaus

In totaal worden op 31 kruisingen (gelijkwaardige) plateaus voorgesteld. Deze maatregel heeft een tweeledige achtergrond. Ten eerste blijkt uit de ongevalanalyse dat op de kruispunten relatief ernstige ongevallen plaatsvinden. Ten tweede is er op deze locaties sprake van uitwisseling waarbij verschillende verkeersdeelnemers met elkaar worden geconfronteerd. Vanuit het DV principe 'voorkom ontmoetingen met grote snelheidsverschillen' in combinatie met de (juridische) gelijkwaardigheid van de verschillende verkeersdeelnemers op de kruispunten is een snelheidsremmende maatregel op de kruispunten een voor de hand liggende maatregel. Daarnaast wordt voorgesteld om een aantal plateaus aan te leggen ter plaatse van campingaansluitingen langs de Randmeerweg, Elspeterbosweg en Harderwijkerweg. De plateaus op deze locaties volgen niet allemaal uit de onge-



Foto 14: Voorgestelde locatie voor een plateau, kruising Stakenbergweg/Schapendrift

gevallen op deze locaties volgen niet allemaal uit de onge-

valanalyse maar worden deels voorgesteld ter verduidelijking van de aansluitingen en om ook hier een veilige uitwisseling mogelijk te maken.

De realisering van de plateaus heeft niet alleen effect op het kruispunt maar ook op de aanliggende wegvakken. Ook op deze wegvakken zal het algemene snelheidsbeeld dalen.

5.3. Bijzondere situaties

In paragraaf 5.2. zijn de maatregelen die volgen uit de knelpunten toegelicht. Hierbij is er vrijwel altijd sprake van een eenduidige situatie. Op de Eperweg is hiervan niet direct sprake. Dit wordt veroorzaakt door een mogelijke functiewijziging van de Eperweg in de situatie dat de Oostelijke Rondweg wordt gerealiseerd.

Op de Eperweg geldt op het gedeelte tussen de Oenenburgweg en de Albertlaan een maximum snelheid van 60 km/uur. Dit snelheidsbeeld dient in principe overeenkomstig de categorisering uit het GVVP te worden doorgezet naar de A28. Op het wegvak tussen de Oenenburgweg en de Albertlaan is de markering echter niet in overeenstemming met dit snelheidsregime. Op dit wegvak wijkt de aanwezige markering sterk af van de ehk-richtlijnen voor 60 km/uur straten. De huidige markering op dit gedeelte komt overeen met de ehk-richtlijnen voor ontsluitingswegen. De meest voor de hand liggende ingreep is het aanpassen van de markering aan de geldende maximum snelheid van 60 km/uur. De plateaus op de kruispunten met de Oenenburgweg en de Albertlaan kunnen ongewijzigd blijven. Voor het wegvak tussen de Albertlaan en de A28 dient de markering eveneens te worden aangepast aan de gewenste 60 km/uur markering.

Er zijn echter ontwikkelingen die mogelijk de voorgestelde inrichting ondermijnen. Hierbij denken wij vooral aan de realisering van de Oostelijke Rondweg. Als de Oostelijke Rondweg wordt gerealiseerd ligt het voor de hand de komgrens op te schuiven naar de aansluiting met de Oostelijke Rondweg. In dat geval ligt een ontsluitingsfunctie voor de Eperweg tussen komgrens en F.A. Molijnlaan voor de hand. Ook dient in dat geval de functie van de Eperweg tussen de komgrens en de A28 nog eens tegen het licht te worden gehouden. De huidige markering tussen de Oenenburgweg en Albertlaan is in dat geval al de juiste. De plateaus kunnen dan, hoewel niet helemaal in overeenstemming is met de doorstroomfunctie blijven liggen. Dit is gezien de structuur van Nunspeet de meest passende oplossing.

Gezien de geschetste onzekerheden zijn voor de Eperweg tussen Nunspeet en de A28 geen maatregelen opgenomen in het maatregelenpakket.

5.4. Fasering

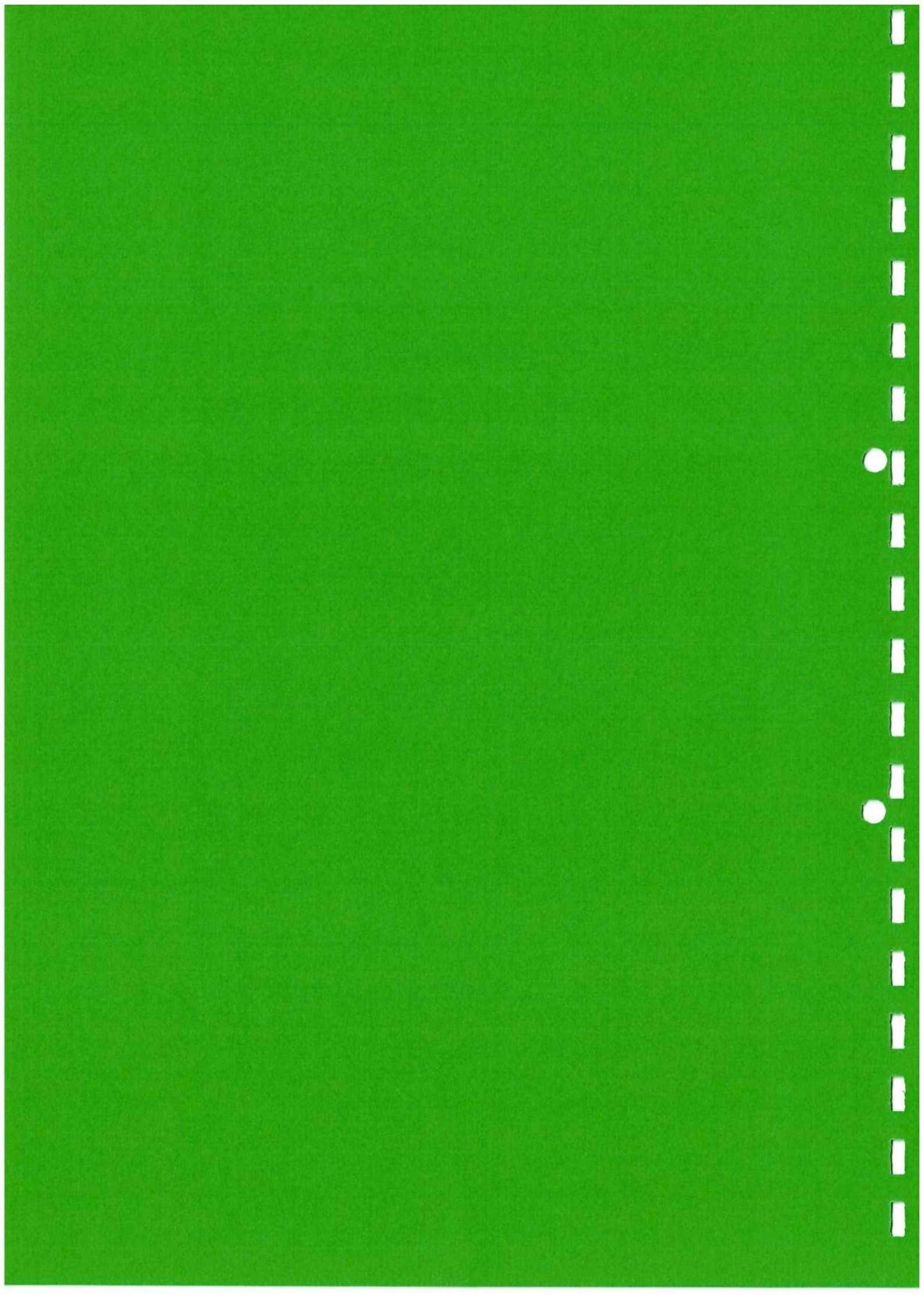
Het tempo van uitvoering van de maatregelen wordt vooral beïnvloed door de beschikbare financiële middelen. Hierover kunnen op dit moment nog geen uitspraken worden gedaan. Wel kan in het algemeen worden gesteld welke volgorde van werkzaamheden de voorkeur heeft. Allereerst heeft het de voorkeur aan eengesloten gebieden in te richten en niet verspreid liggende locaties aan te pakken. Het laatste zou het geval kunnen zijn wanneer wordt geprioriteerd op het aantal ongevallen per locatie. Hoewel dit een plausibele prioritering kan zijn is dit vanwege de onduidelijkheid die hiermee ontstaat ongewenst.

De omvang van het gebied wordt bepaald door het beschikbare budget. Wij adviseren te proberen eerst die gebieden in te richten waar de objectieve onveiligheid het grootst is. Binnen deze gebieden adviseren wij vanuit verkeerveiligheidsoverwegingen de volgende werkvolgorde aan te houden.

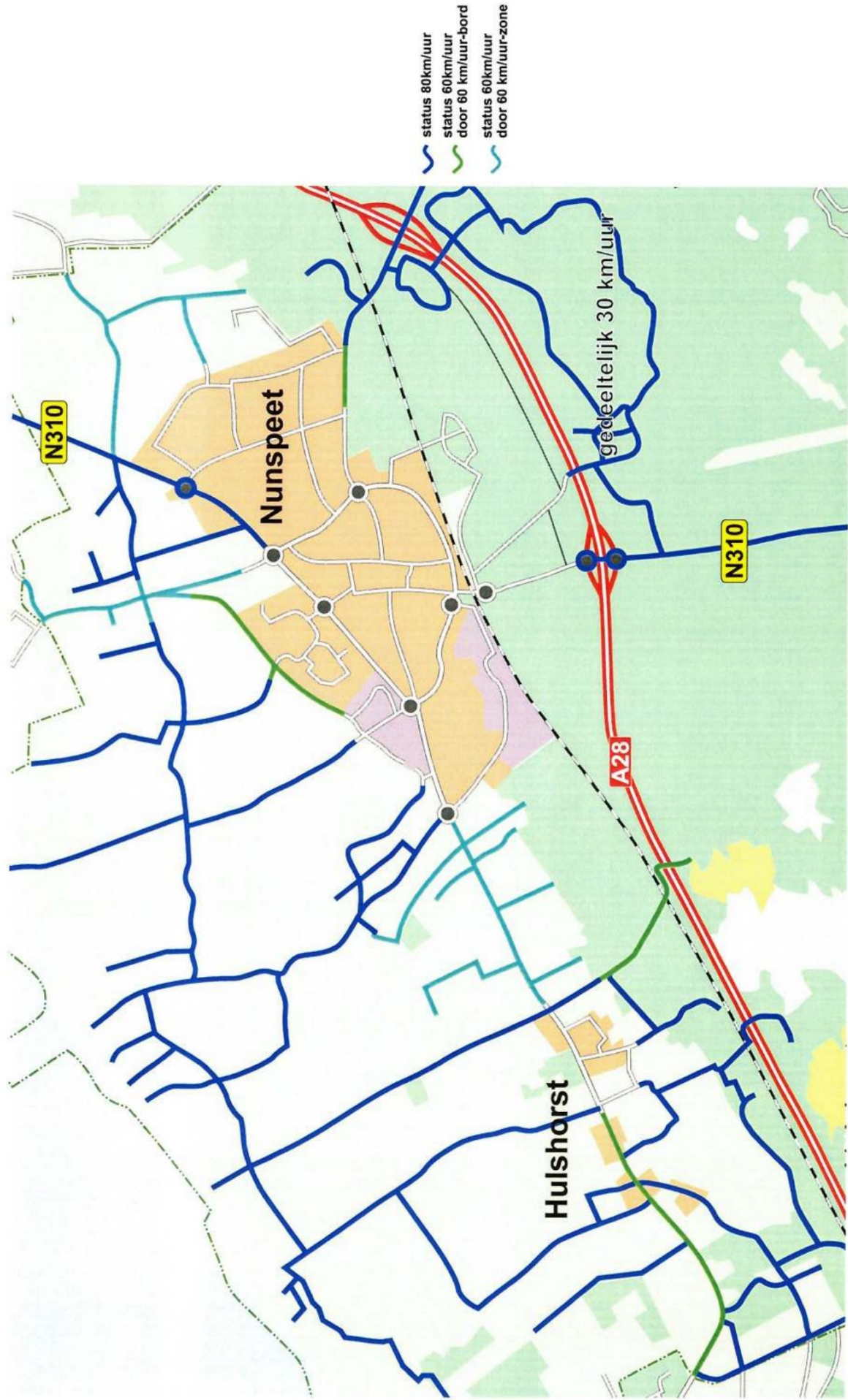
1. Het plaatsen van de noodzakelijke 60 km/uur zoneborden;
2. Het realiseren van de aangegeven kruispunt maatregelen;
3. Het opheffen van de voorrangssituatie op de kruispunten;
4. Het aanbrengen van de markering.

Indien deze volgorde wordt aangehouden is de kans op het ontstaan van onduidelijke en daarmee onveilige situaties tot een minimum beperkt. Wel is het van belang dat de maatregelen (per gebied) binnen een beperkte periode worden uitgevoerd.

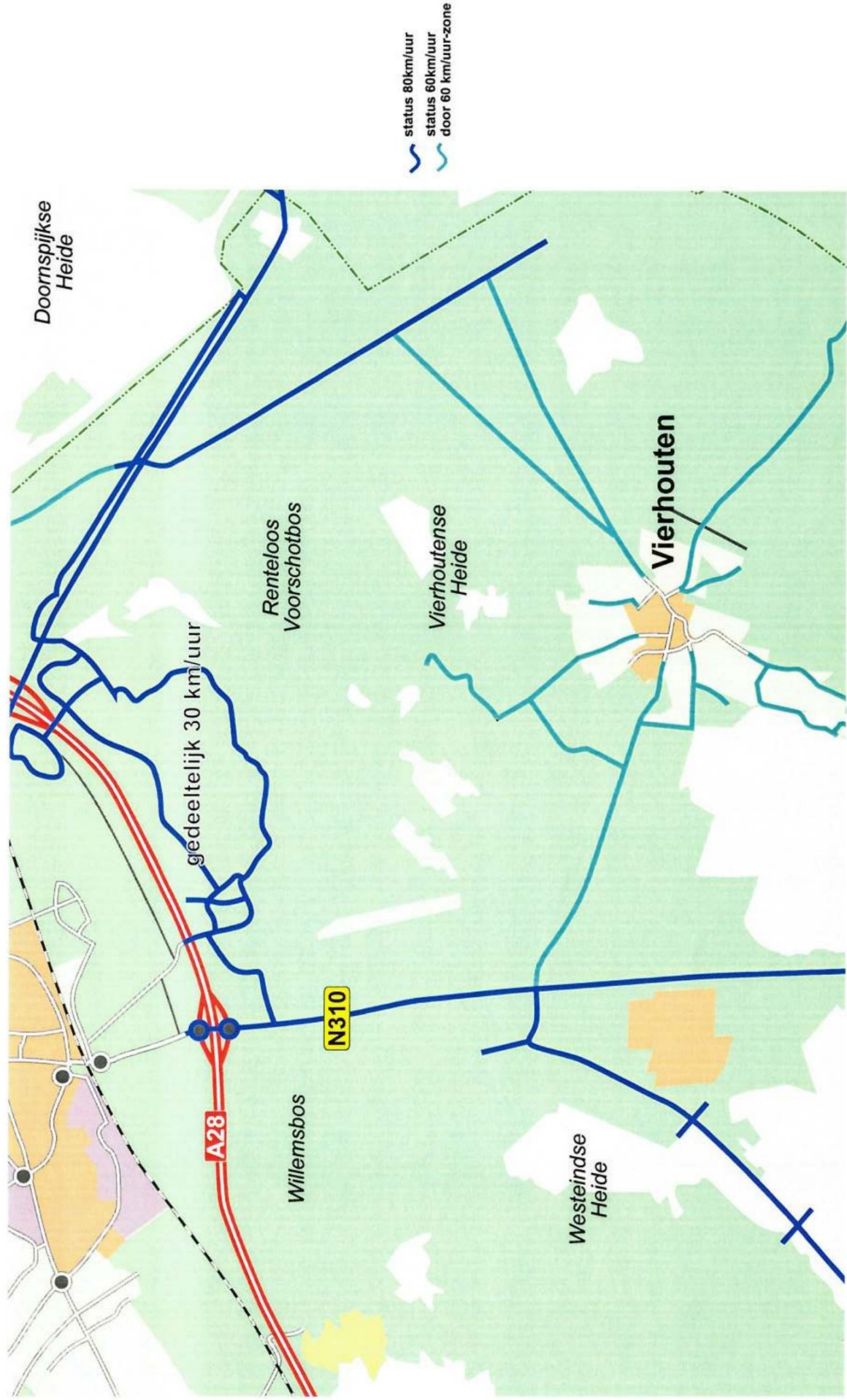
Bijlagen



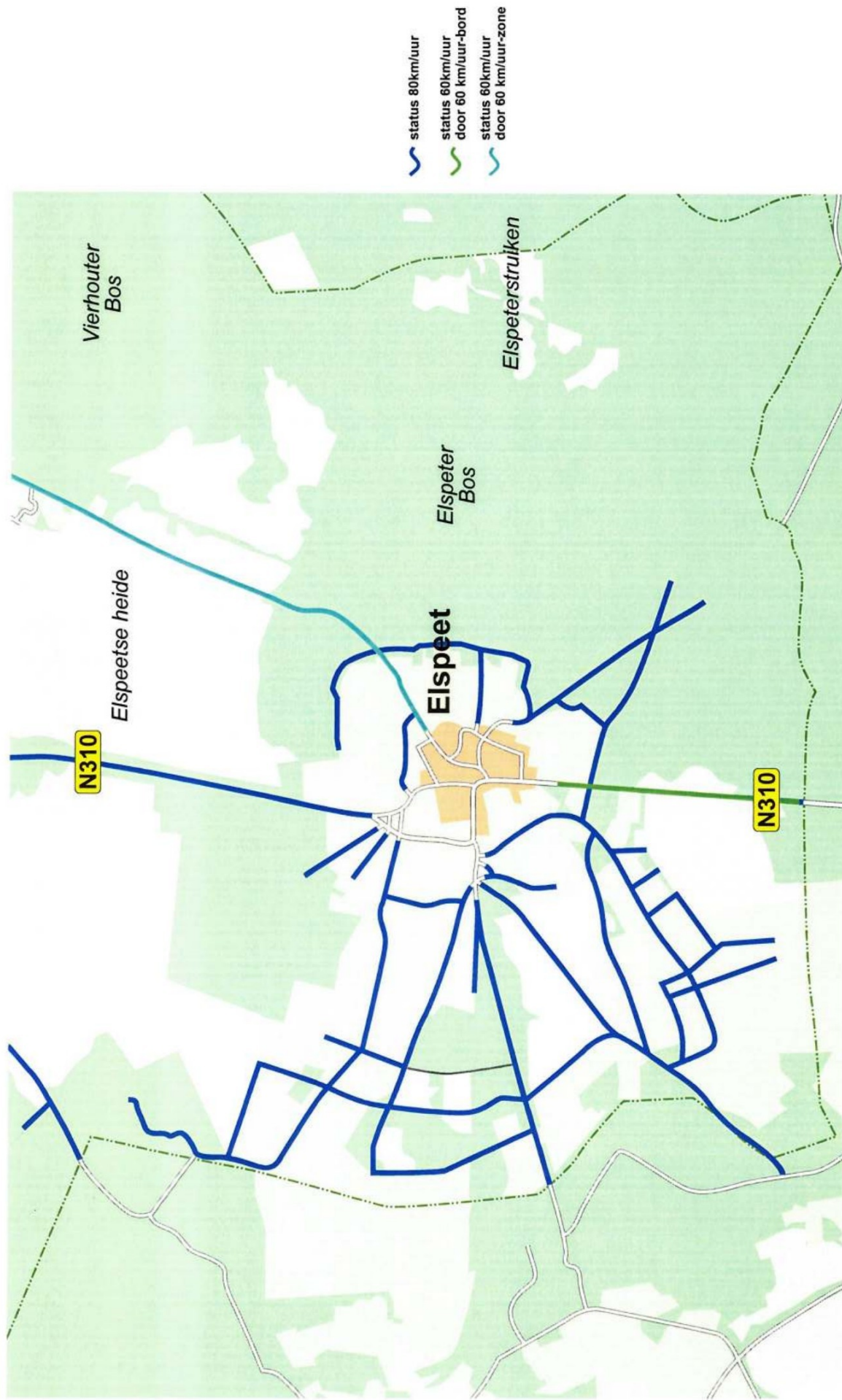
Bijlage 1: Huidig snelheidsregime

HUIDIG SNELHEIDSBEELD

HUIDIG SNELHEIDSBEELD

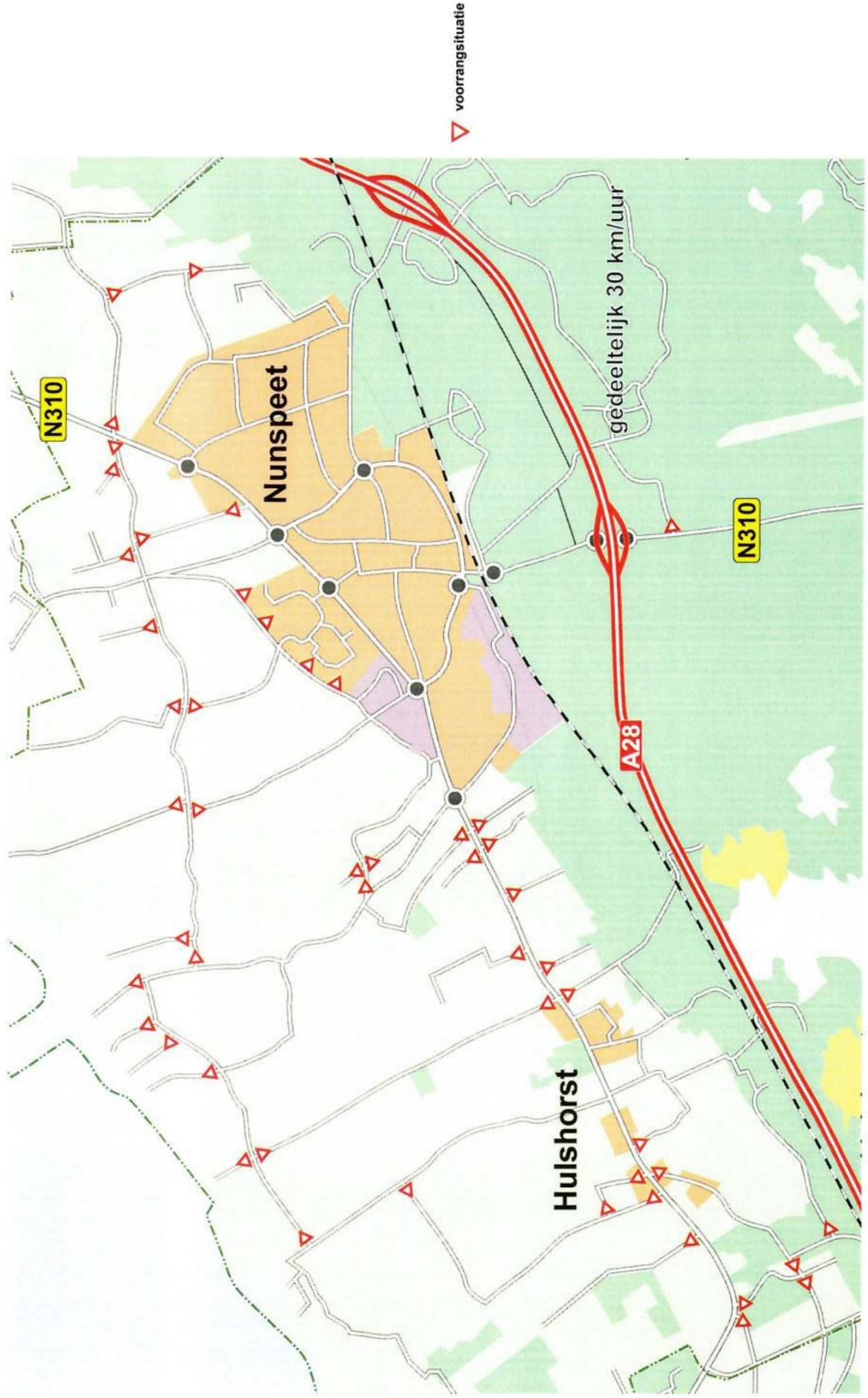


HUIDIG SNELHEIDSBEELD

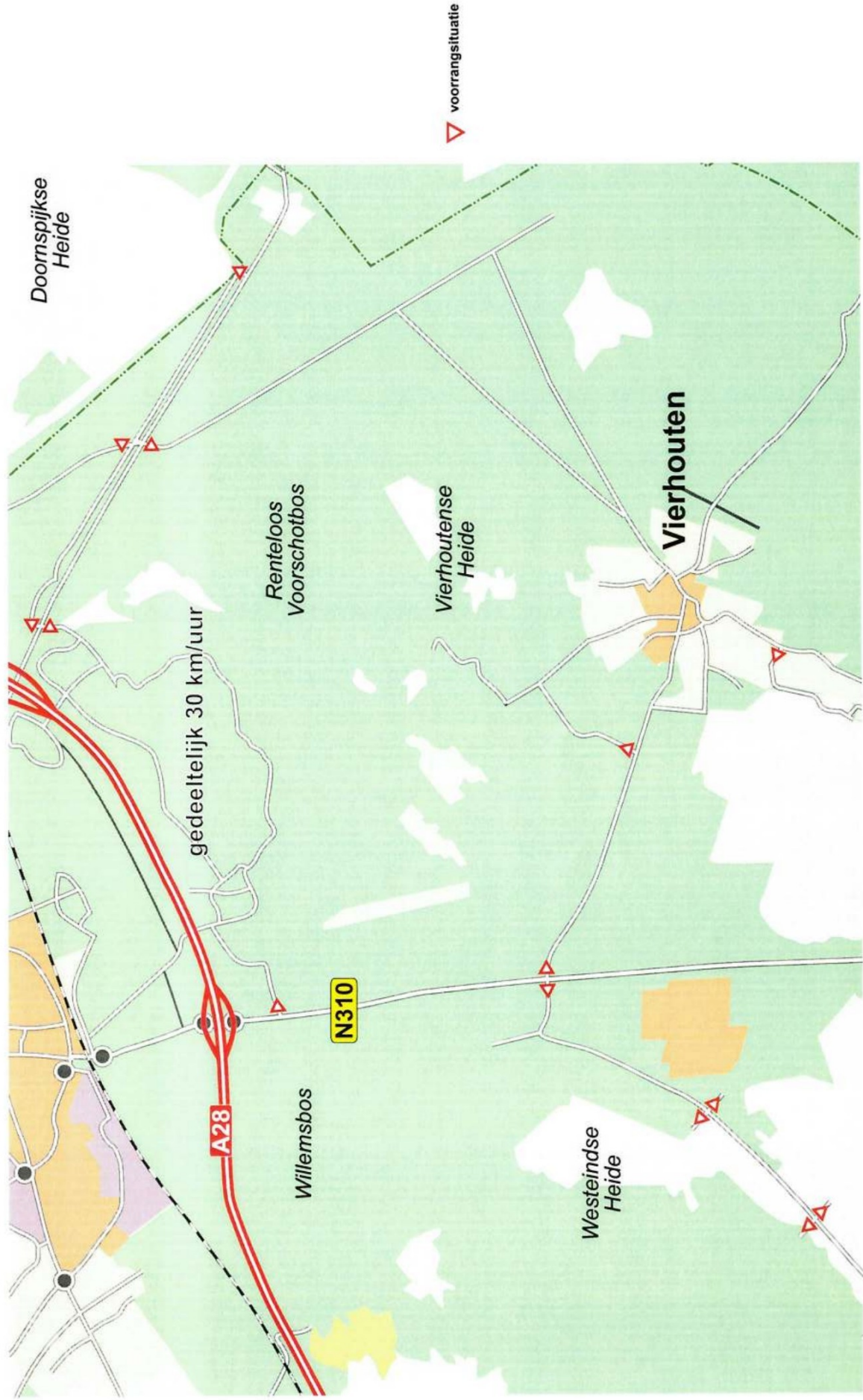


Bijlage 2: Huidige voorrangssituaties

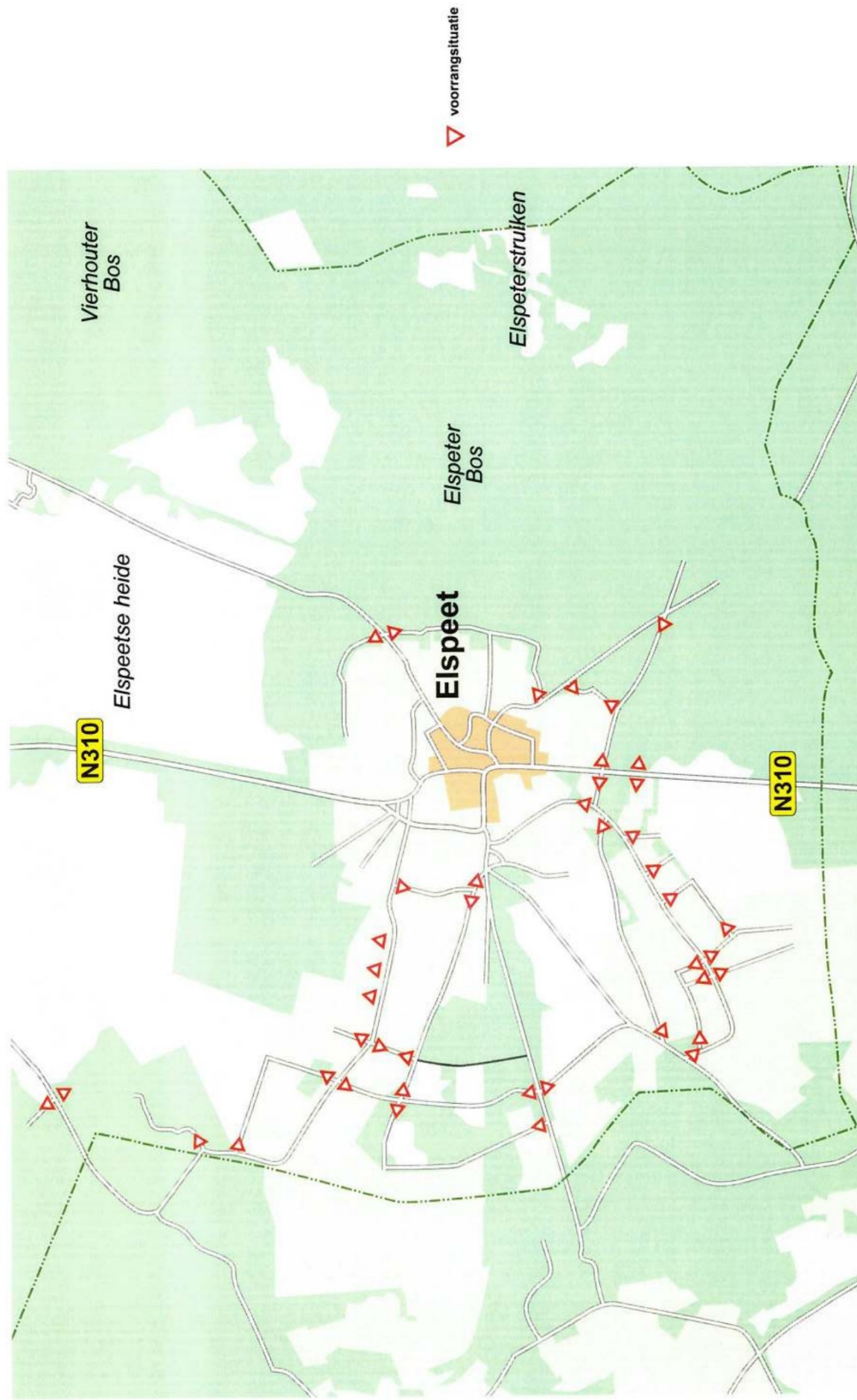
HUIDIGE VOORRANGSSITUATIES



HUIDIGE VOORRANGSSITUATIES

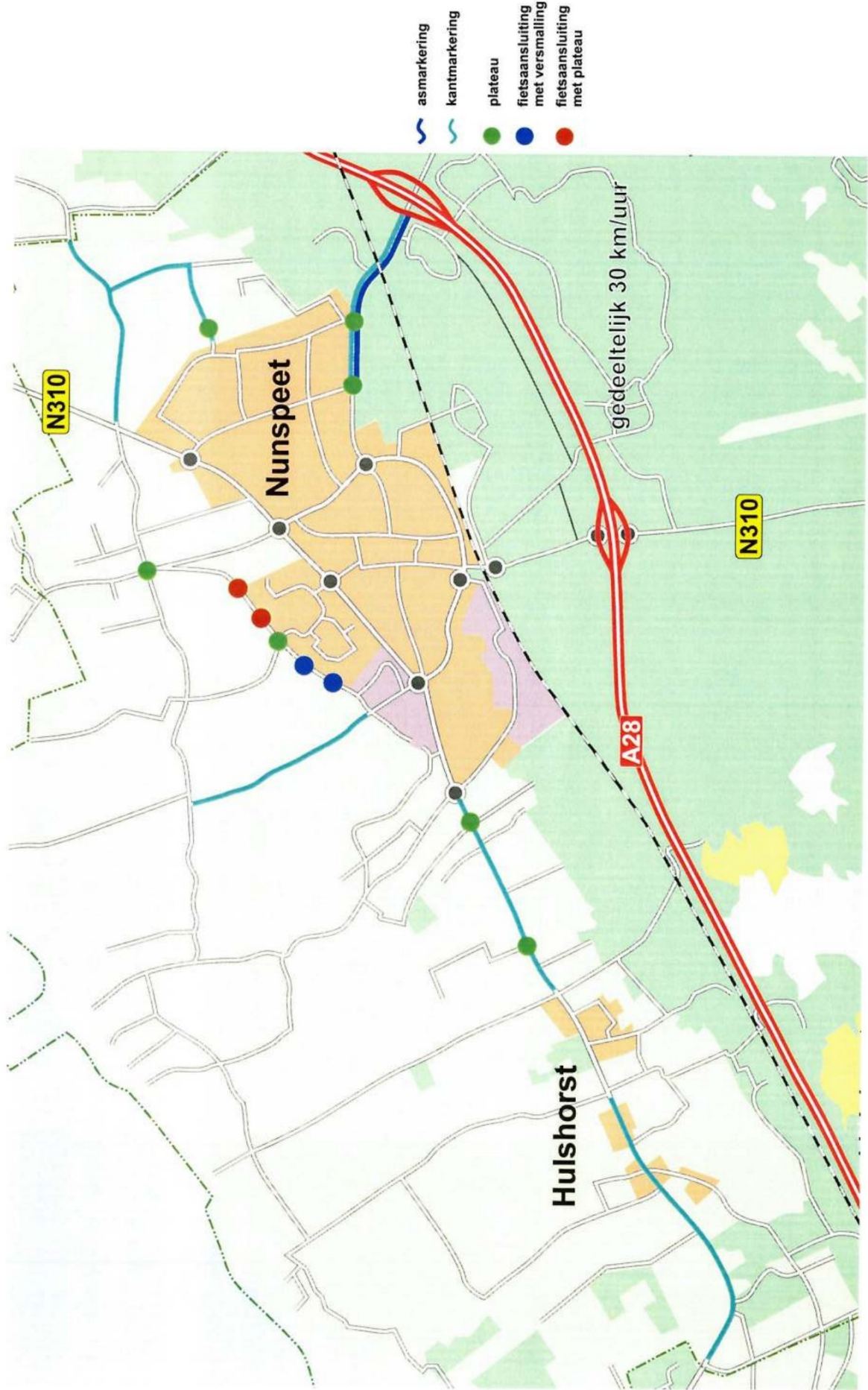


HUIDIGE VOORRANGSSITUATIES

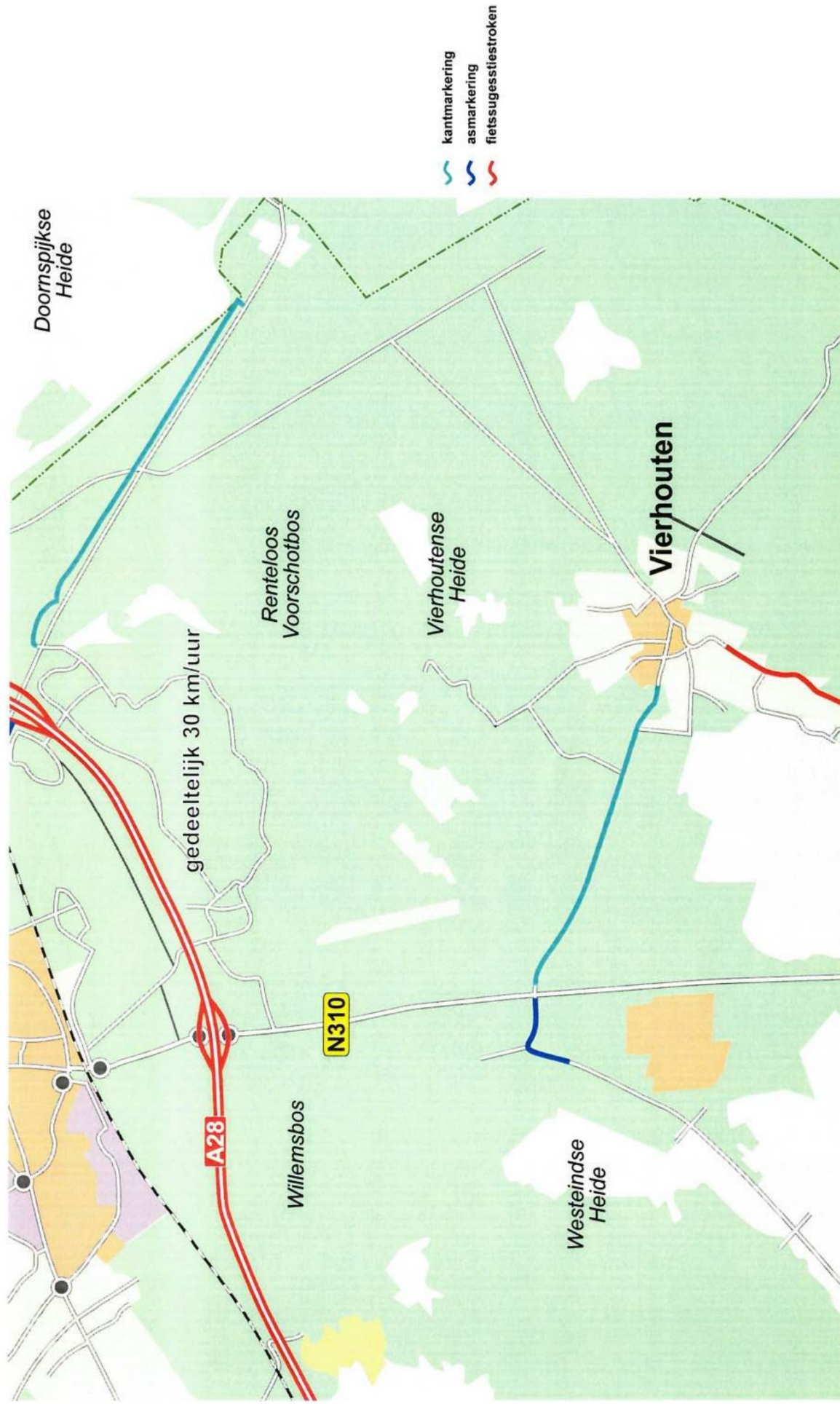


Bijlage 3: Huidige markering en maatregelen

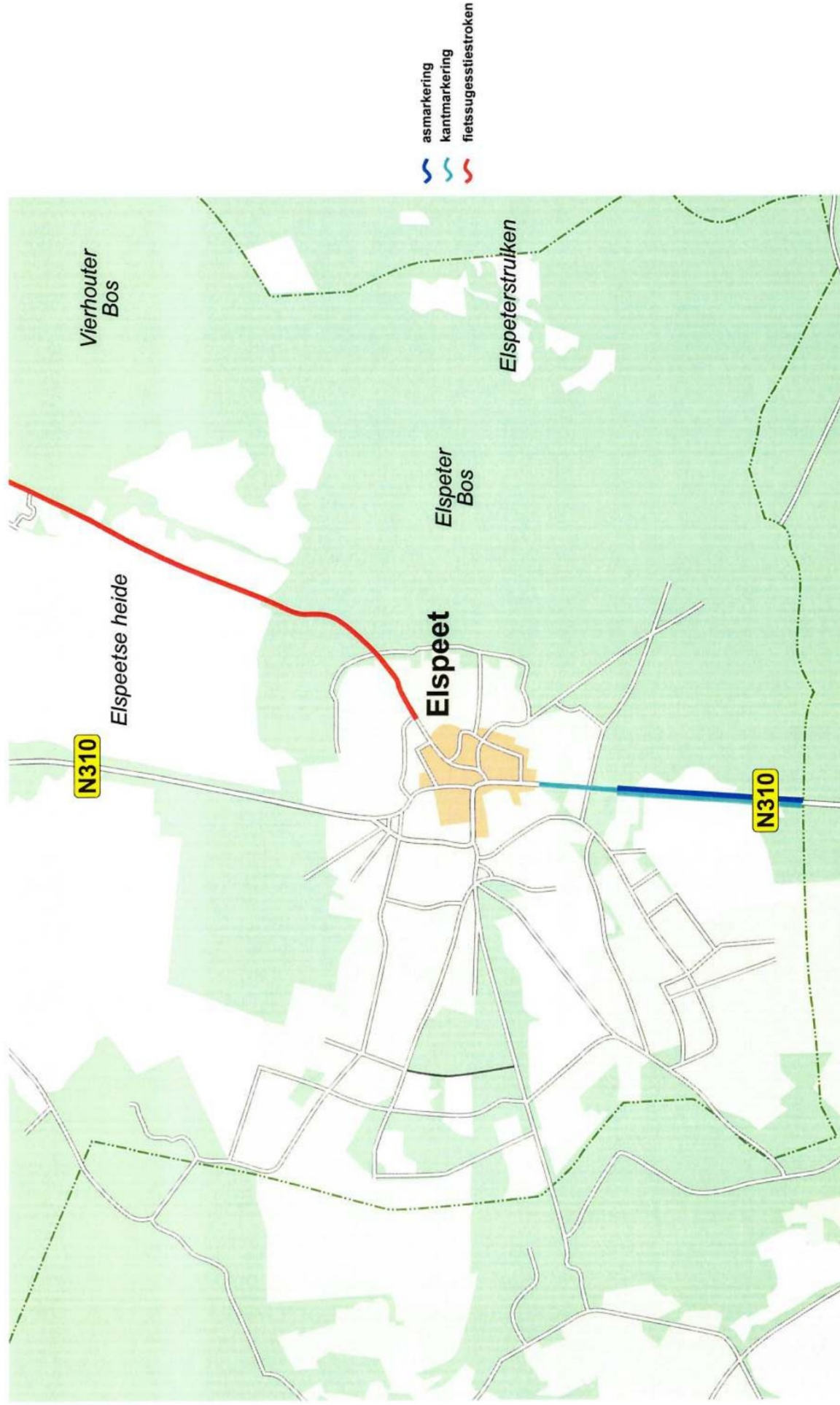
HUIDIGE MARKERING EN MAATREGELEN



HUIDIGE MARKERING EN MAATREGELEN

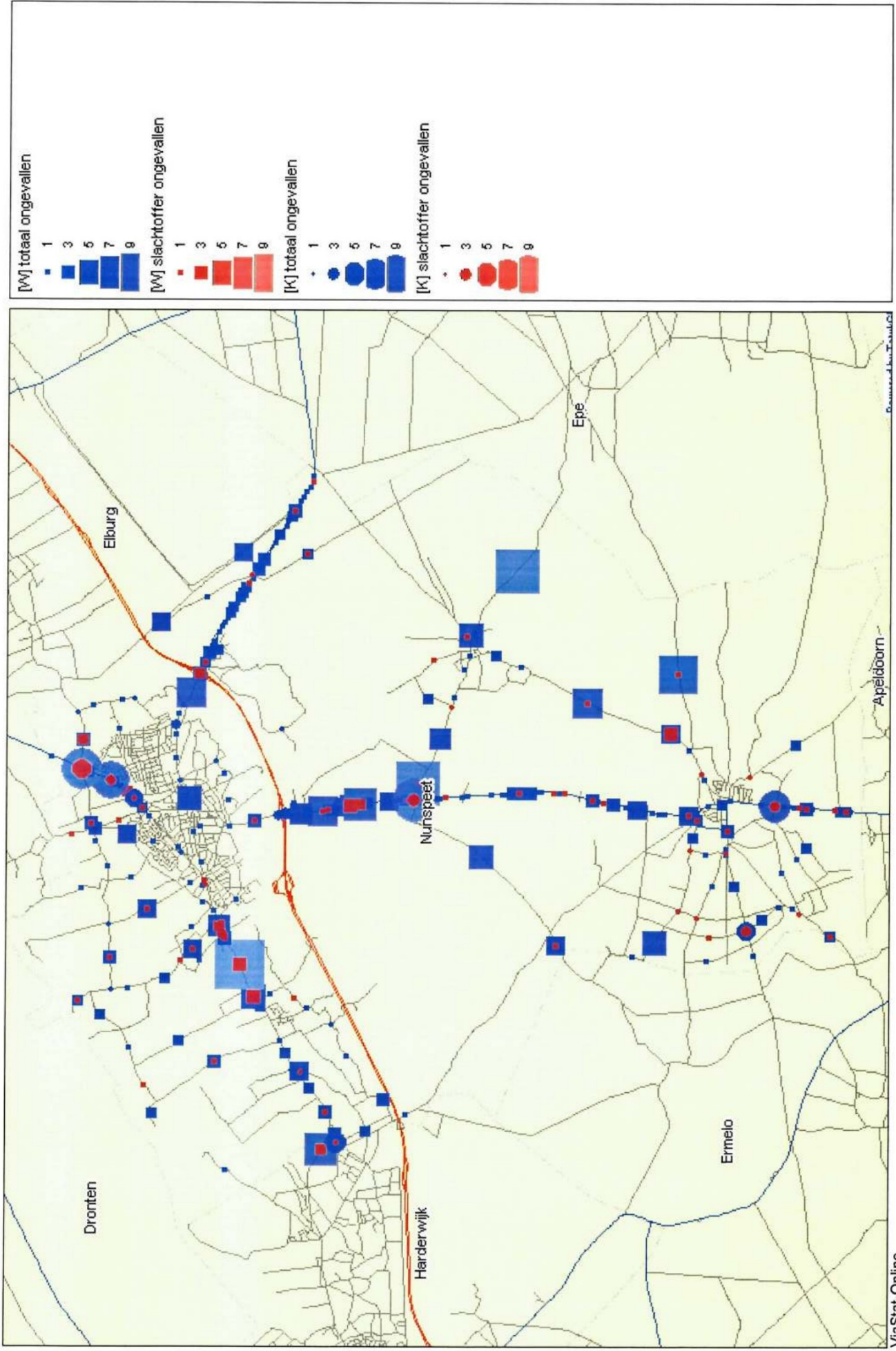


HUIDIGE MARKERING EN MAATREGELEN

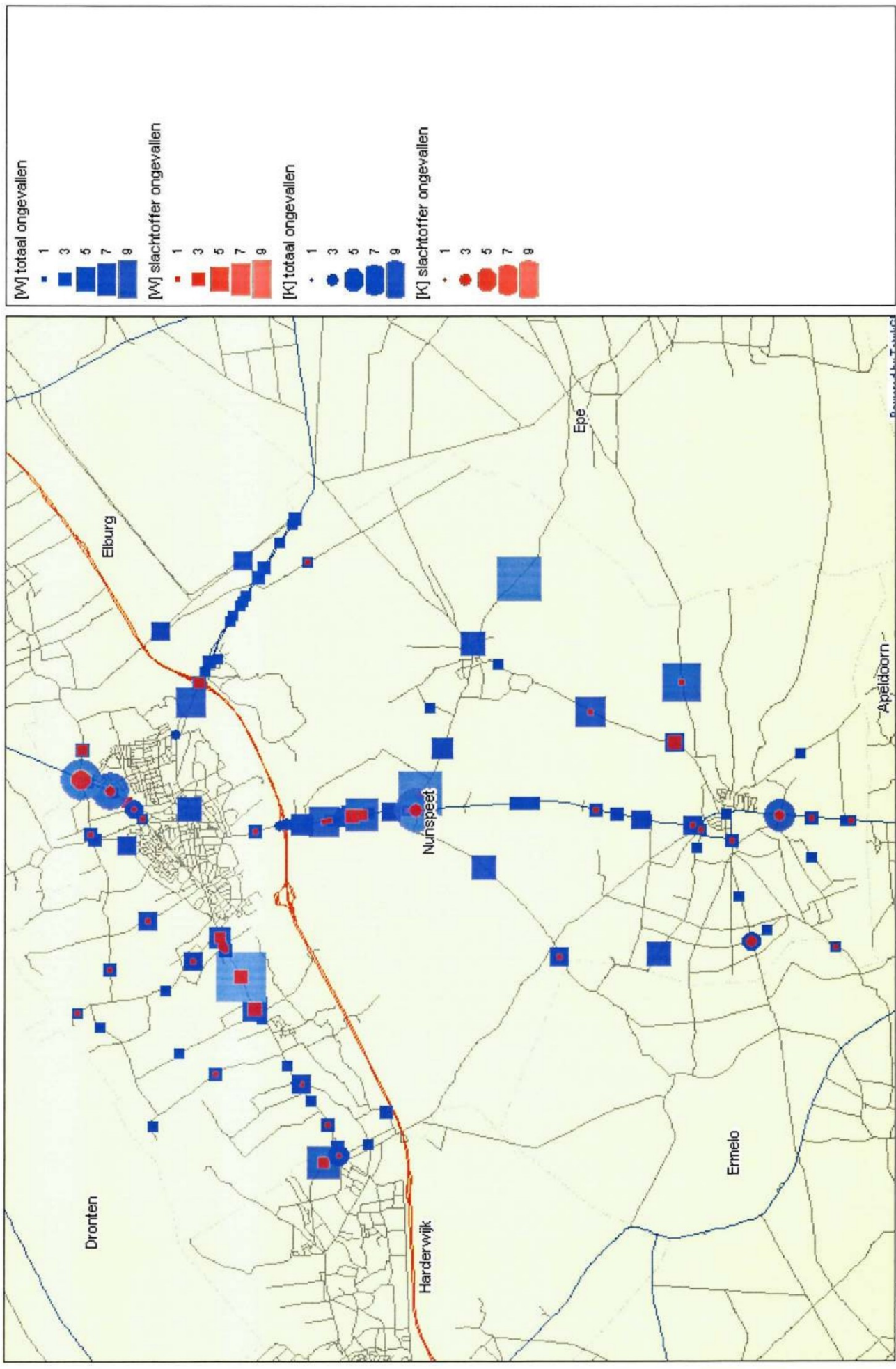


Bijlage 4: Verkeersongevallen buitengebied

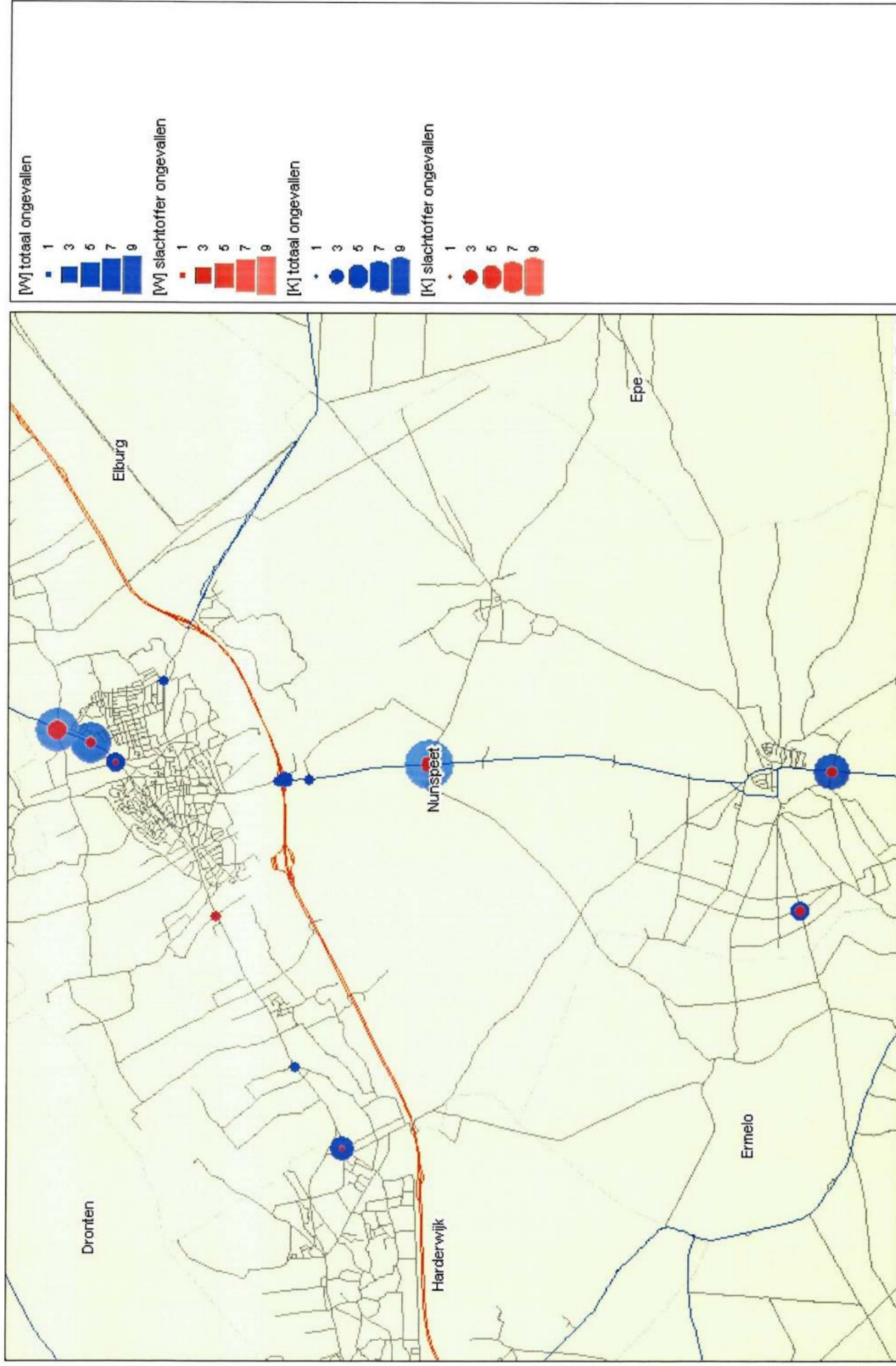
Totaal aantal ongevallen inclusief slachtoffer ongevallen op gemeentelijke en provinciale wegen buiten de bebouwde kom 2001-2005 ongevallen (inperking)



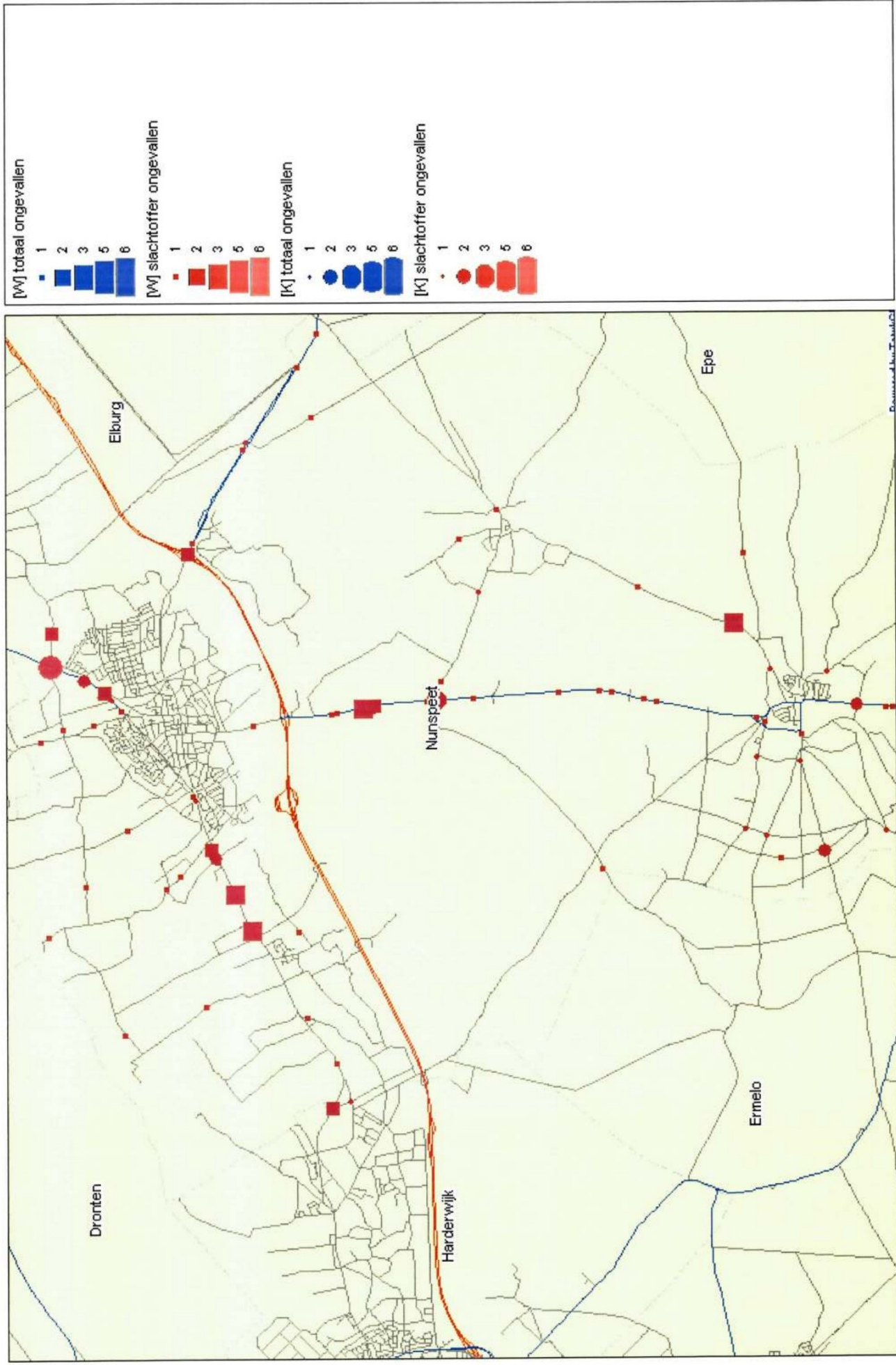
Alle ongevalslocaties met meer dan 1 ongeval op wegva. en op gemeentelijke en provinciale wegen buiten → bebouwde kom 2001-2005 ongevallen (inperking)



Alle ongevalslocaties met meer dan 1 ongeval op kruisp. en op gemeentelijke en provinciale wegen buiten de bebouwde kom 2001-2005 ongevallen (inperking)

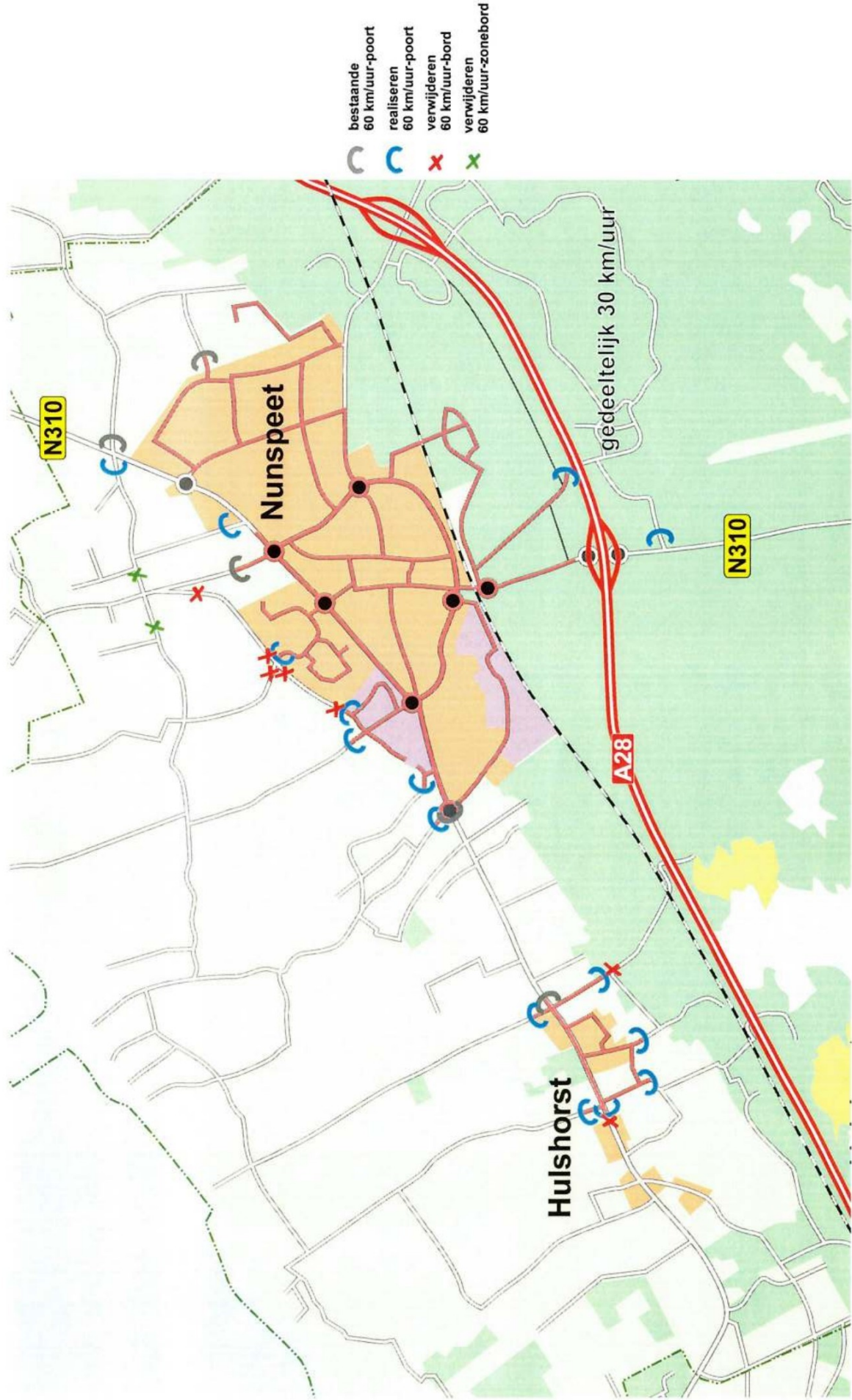


Totaal aantal slachtoffer ongevallen op gemeentelijke en provinciale wegen buiten de bebouwde kom
2001-2005 ongevallen (inperking)

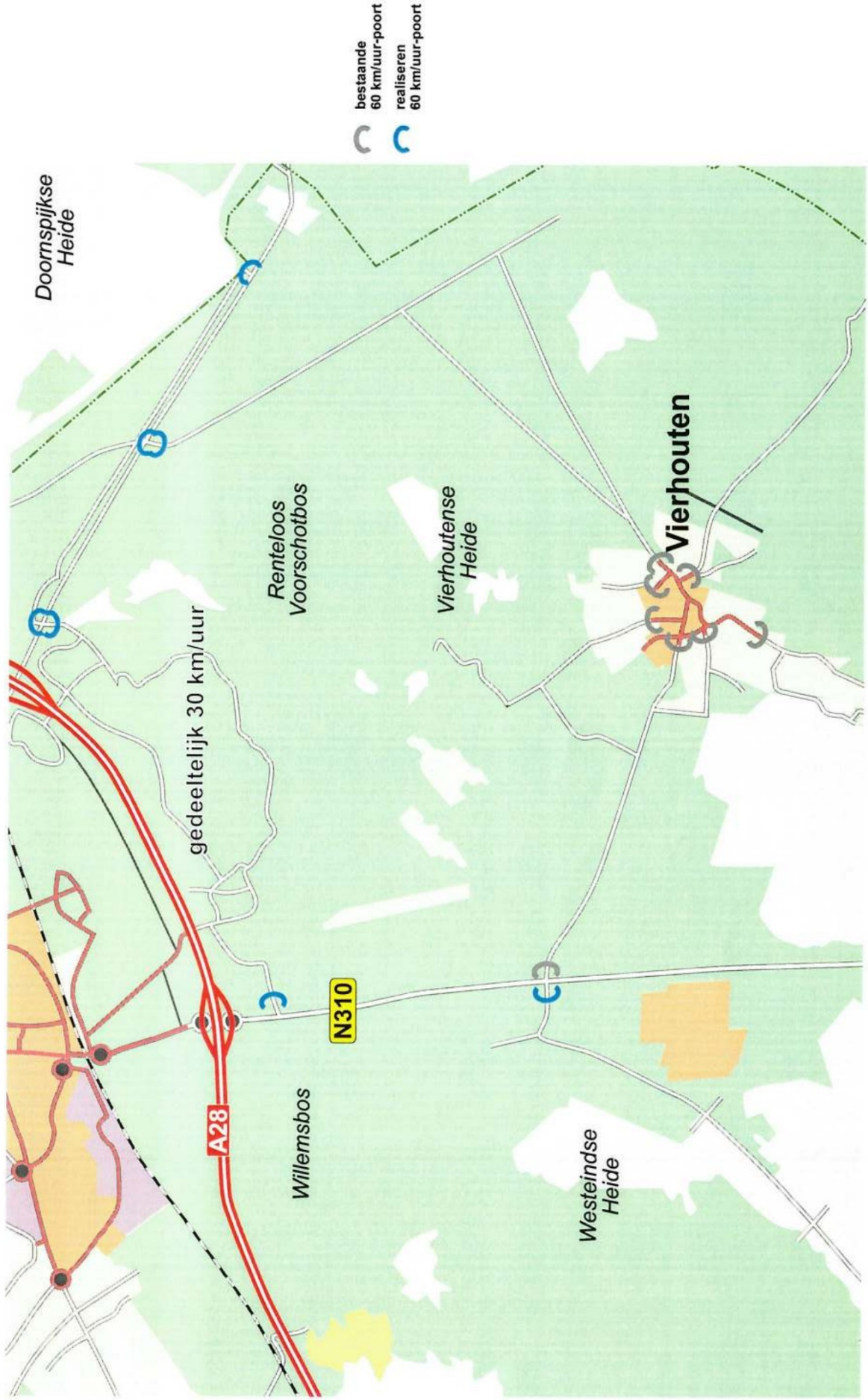


Bijlage 5: *Maatregelenpakket*

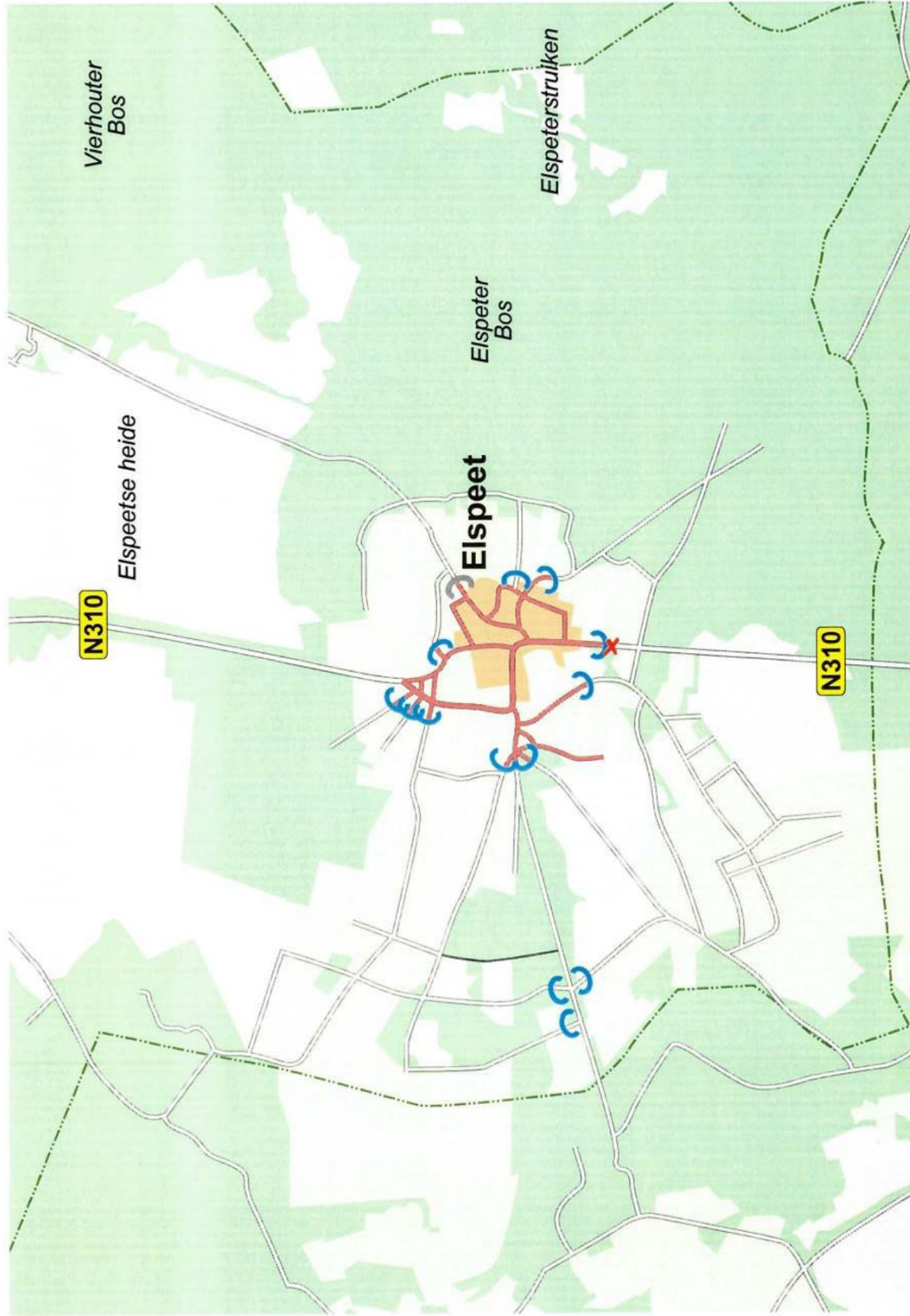
MAATREGELENPAKKET

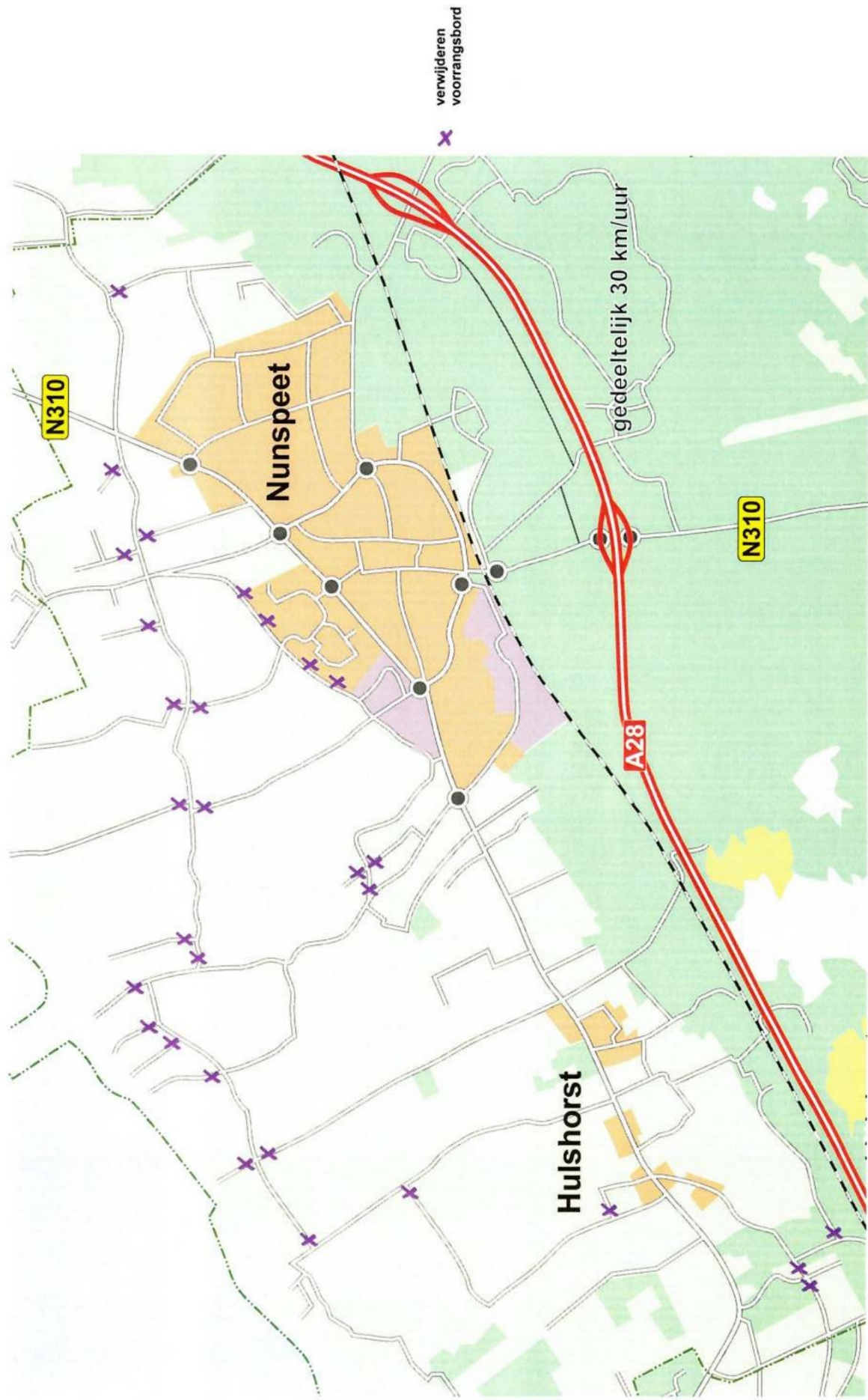


MAATREGELENPAKKET

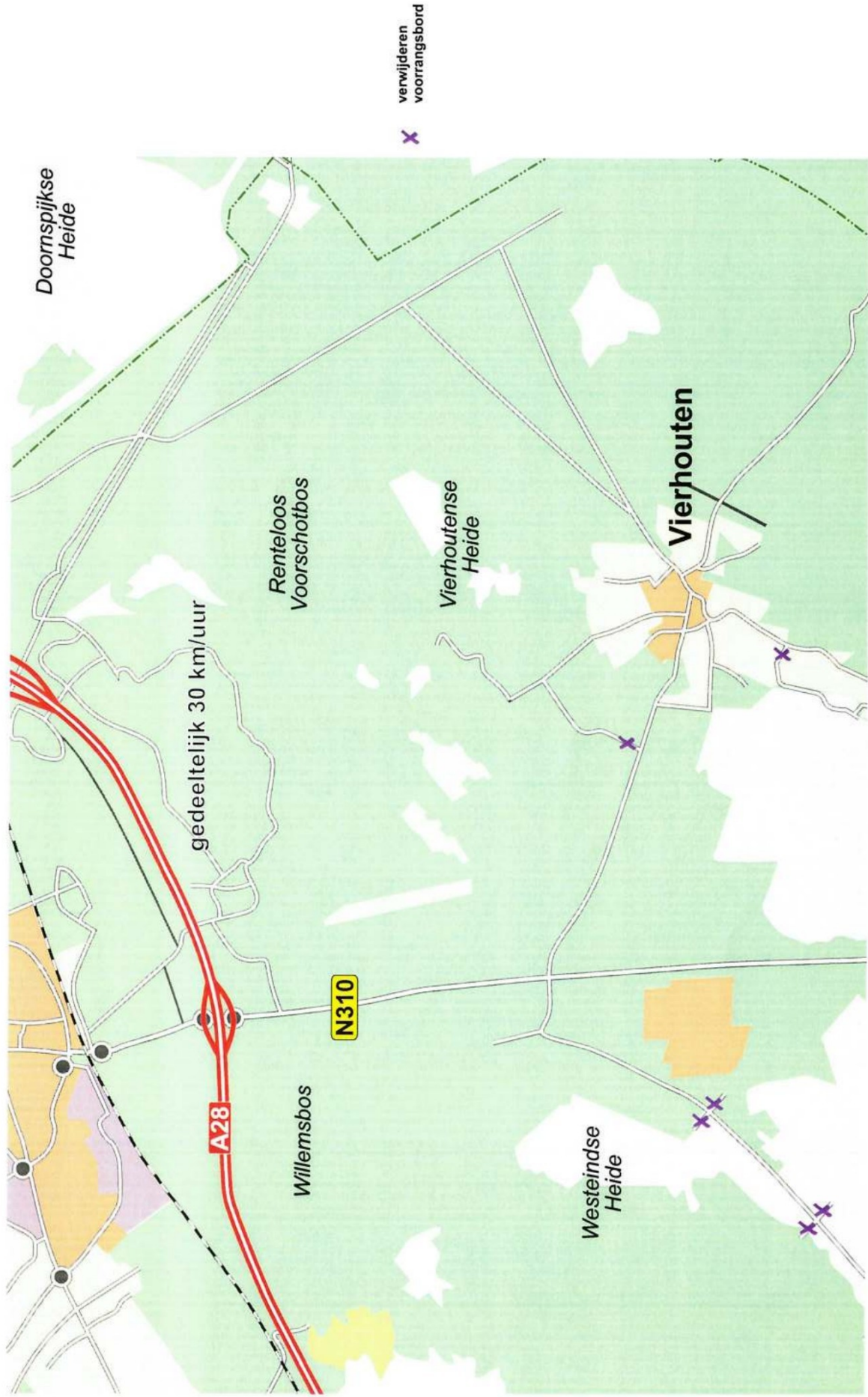


MAATREGELENPAKKET



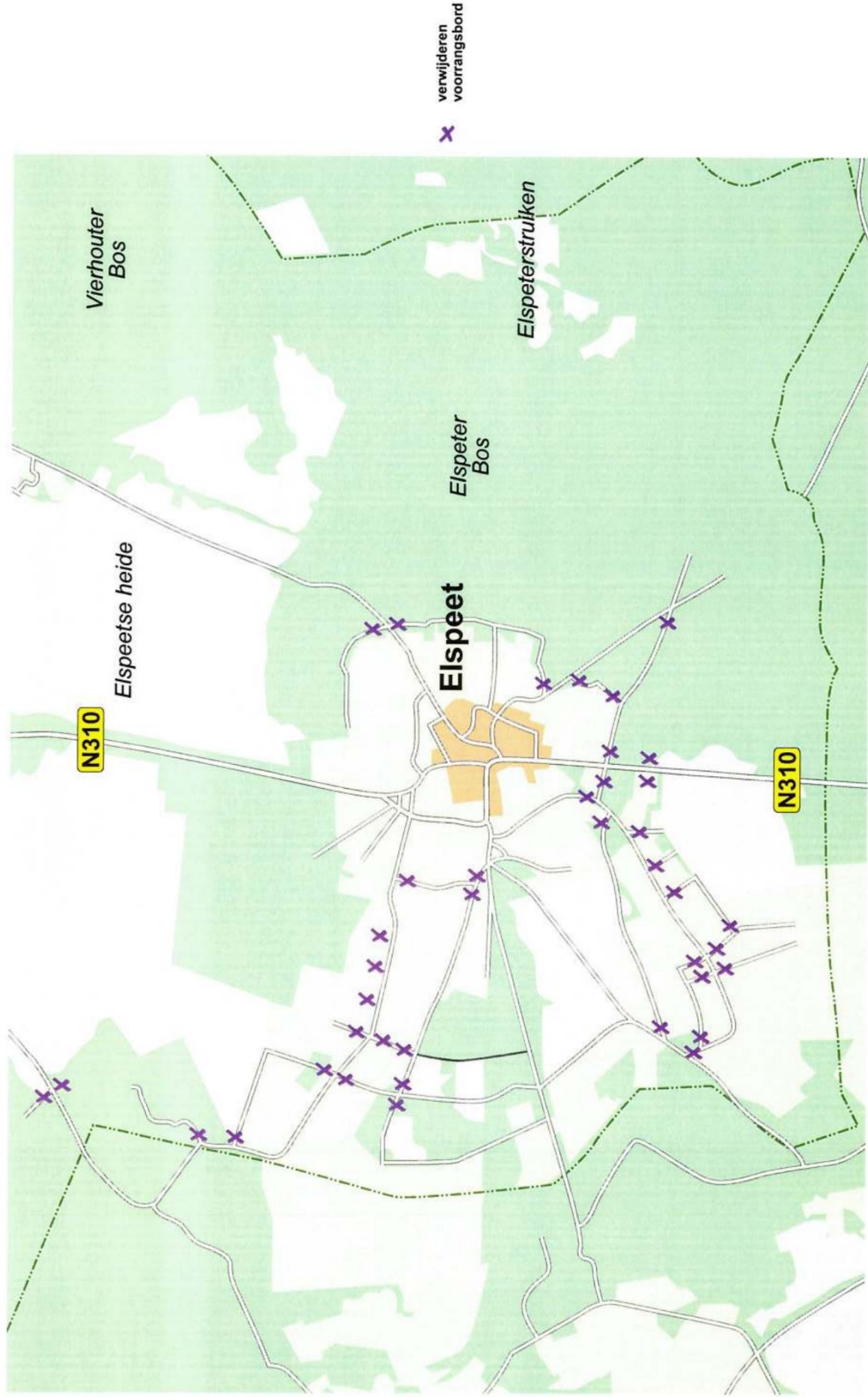


MAATREGELENPAKKET

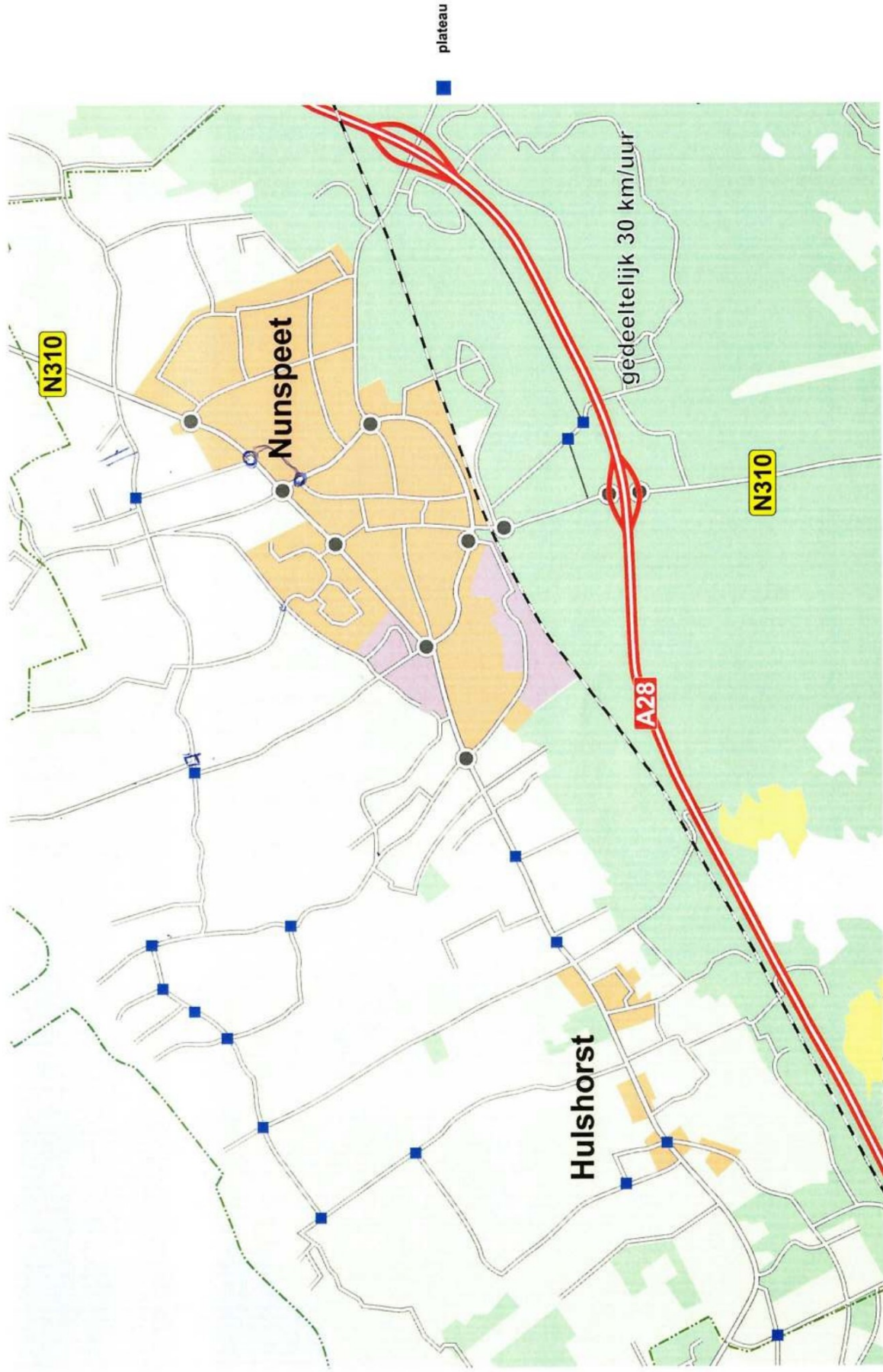


03-11-2006
X:\Nunspeet\Inst-012\Core\Inst-012_b5 5maatregelenpakket
Gemeente Nunspeet

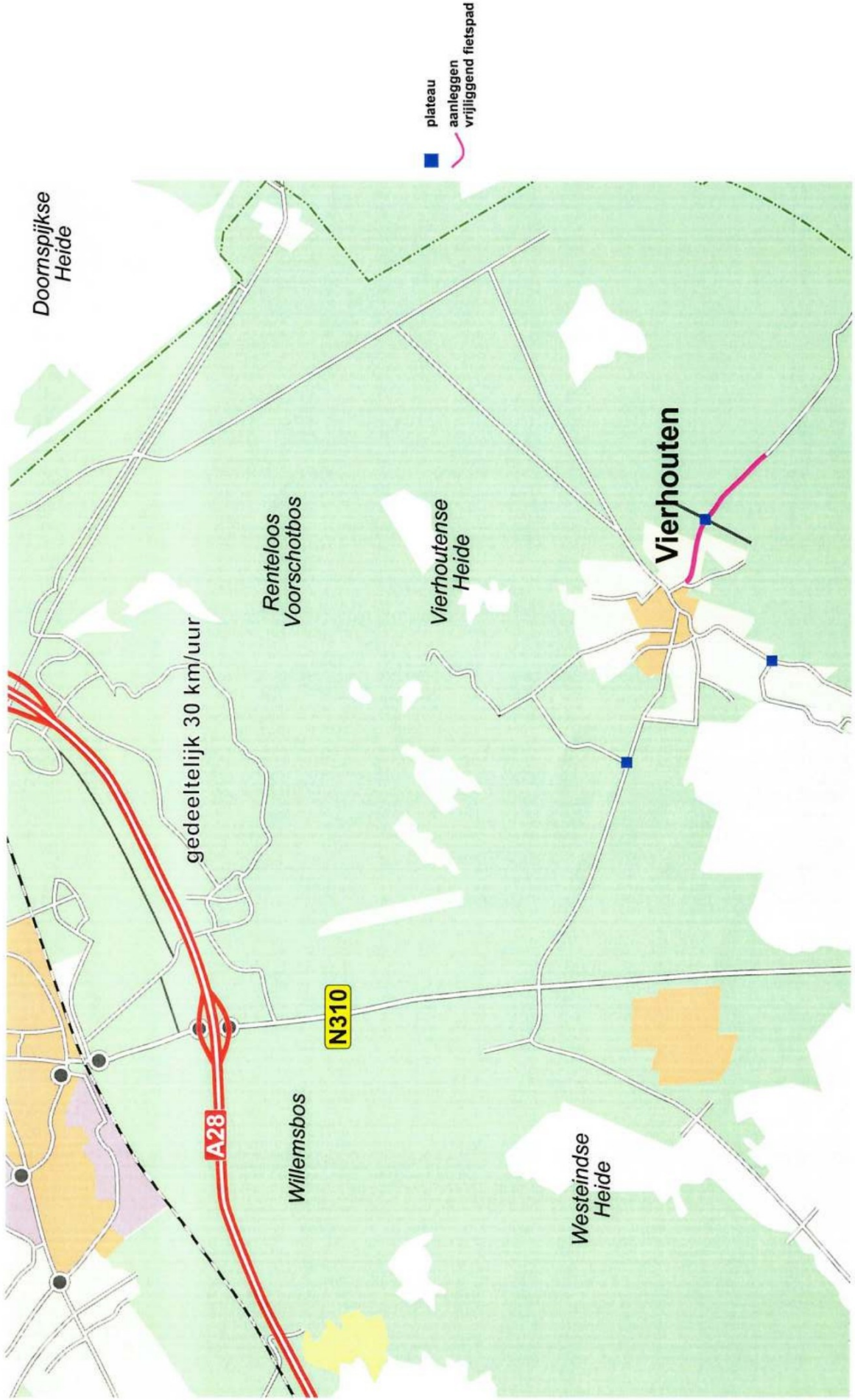
MAATREGELENPAKKET



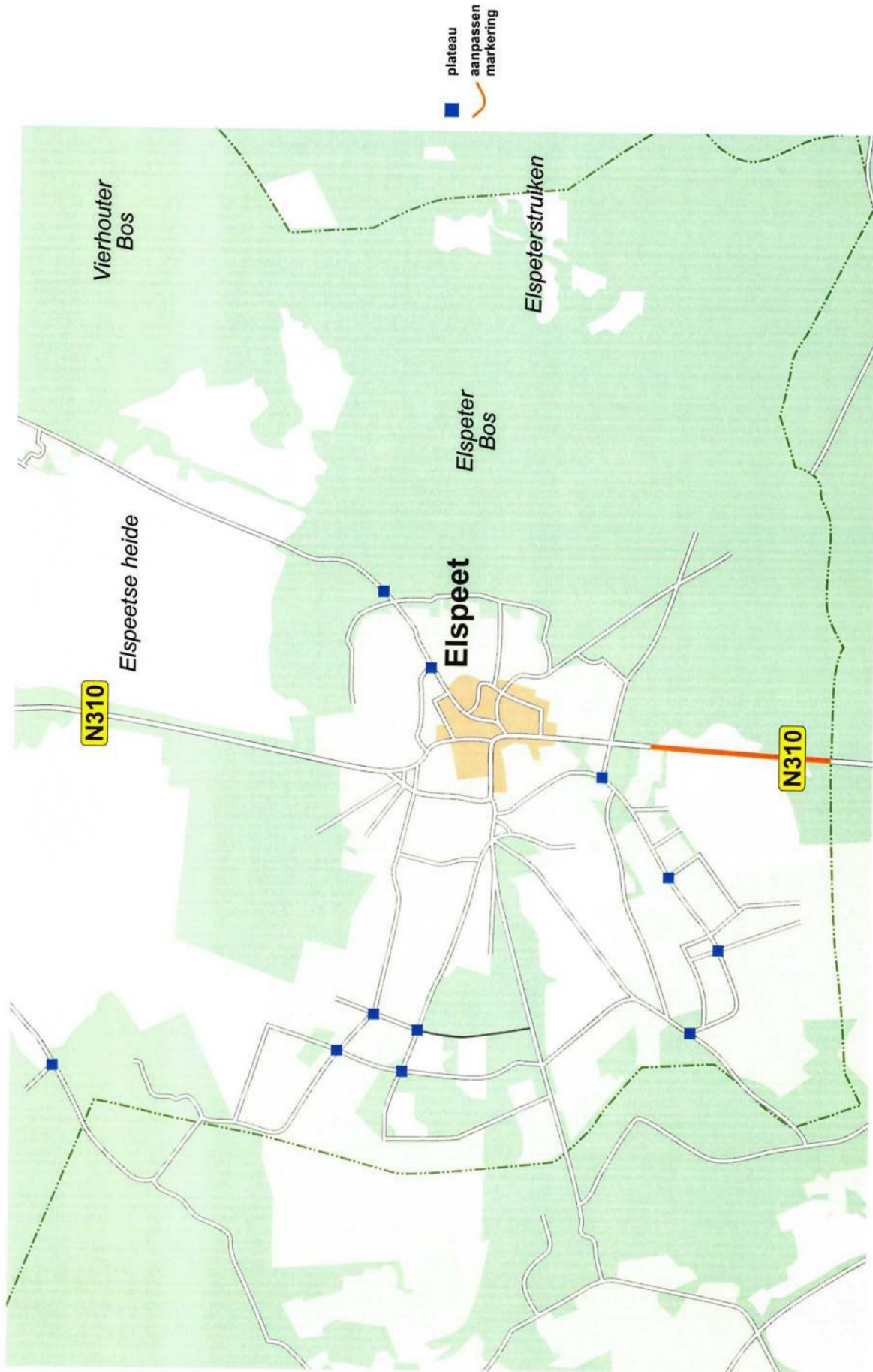
MAATREGELENPAKKET



MAATREGELENPAKKET



MAATREGELENPAKKET



Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen