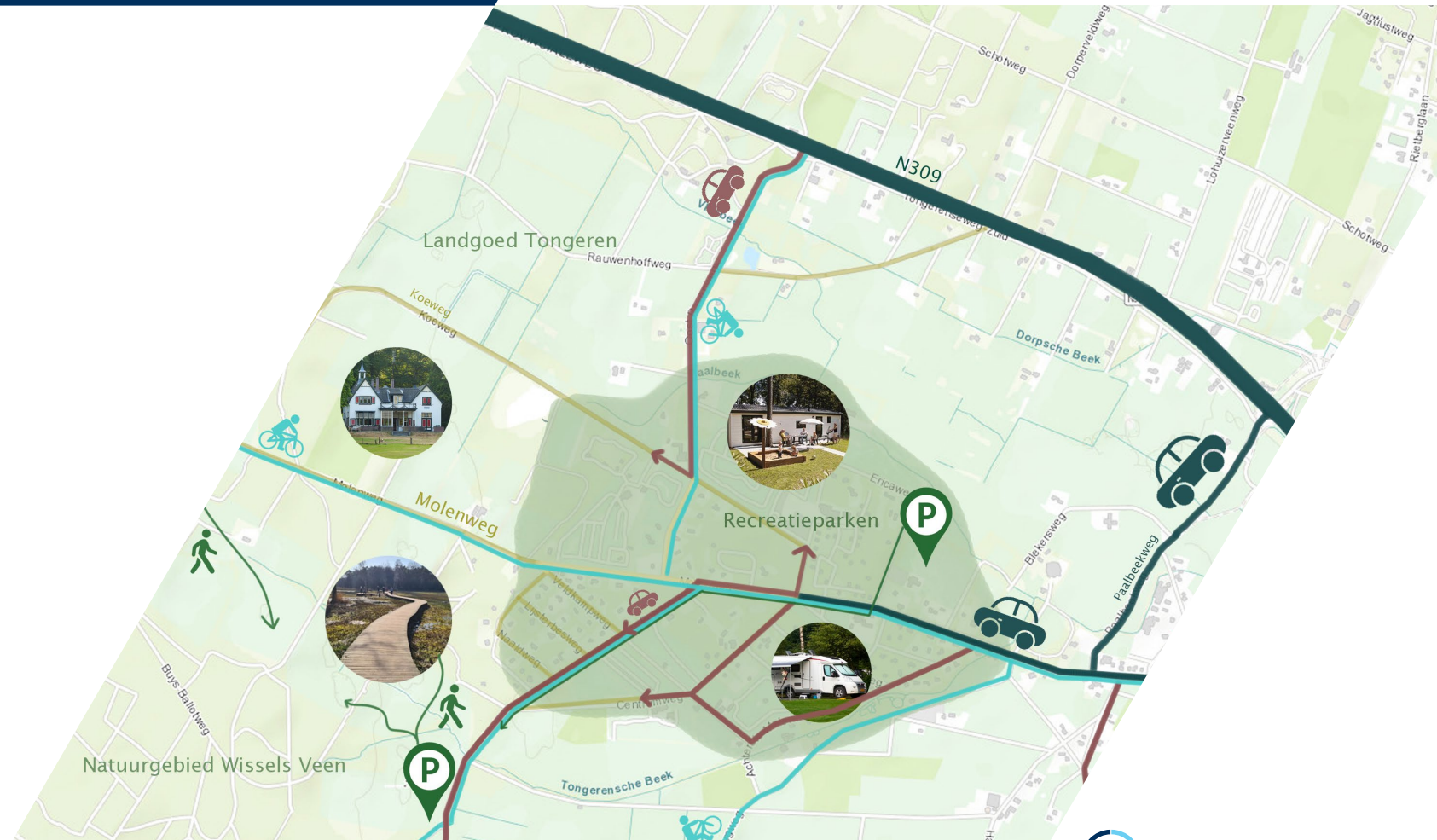


# VERKEERSPLAN WISSEL

VERKEERSPLAN MET MAATREGELEN TER VERBETERING VAN DE BEREIKBAARHEID,  
VERKEERSVEILIGHEID EN LEEFBAARHEID IN WISSEL EN OMGEVING



## Gemeente Epe



# VERKEERSPLAN WISSEL

VERKEERSPLAN MET MAATREGELEN TER VERBETERING VAN DE  
BEREIKBAARHEID, VERKEERSVEILIGHEID EN LEEFBAARHEID IN WISSEL EN  
OMGEVING

status	Concept	opdrachtgever	Gemeente Epe
kenmerk	GEp2002-Wissel-R01 c4.0	contactpersoon	Arnoud van de Vrugt
datum	23 juni 2022	opdrachtnemer	Megaborn Traffic Development BV
		opgesteld door	Anthoni Molina Gallardo
		gecontroleerd door	Jeanine Storm
		vrijgegeven door	



## INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>Introductie .....</b>	<b>1</b>
1.1	Inleiding .....	1
1.2	De wensen voor dit gebied .....	1
1.3	De opgave .....	2
1.4	Werkwijze en participatie .....	2
<b>2</b>	<b>Visie voor het gebied .....</b>	<b>4</b>
2.1	Wissel is een bestemming.....	4
2.2	Goede vindbaarheid via duidelijke entrees .....	5
<b>3</b>	<b>Analyse huidige verkeerssituatie.....</b>	<b>6</b>
3.1	Functies.....	6
3.1.1	Fietsroutes, wandelroutes, ruiterroutes.....	6
3.1.2	Huidige autoroutes .....	6
3.1.3	Knelpunten in het huidige wegennet.....	7
3.2	Huidige weginrichting .....	8
3.2.1	Hoofdroute .....	8
3.2.2	Overige verharde wegen: Oost Ravenweg, Ericaweg, Achterste Molenweg, Burgweg, Rauwenhoffweg.....	9
3.2.3	Zandwegen.....	9
3.2.4	Kruispunten.....	9
3.3	Huidig gebruik van de wegen.....	10
3.3.1	Intensiteiten gemotoriseerd verkeer.....	10
3.3.2	Fietsintensiteiten .....	11
3.4	Snelheid .....	12
3.5	Verkeersveiligheid.....	13
3.5.1	Objectieve verkeersveiligheid.....	13
3.5.2	Subjectieve verkeersveiligheid .....	13
3.6	Samenvatting knelpunten huidige situatie .....	15

<b>4</b>	<b>Verkeersmaatregelen .....</b>	<b>17</b>
4.1	Quick wins: korte termijn maatregelen .....	18
4.1.1	Fysieke knip Molenweg.....	18
4.1.2	Afsluitingen op en rondom Oost Ravenweg .....	19
4.1.3	Verbeteren bewegwijzering.....	20
4.1.4	Verbeteren vindbaarheid parkeerlocaties .....	21
4.1.5	Eénrichtingsverkeer Burgweg .....	21
4.1.6	Gesloten verklaringen rondom de Veenweg .....	23
4.2	Lange termijn maatregelen.....	24
4.2.1	Bebouwde kom Wissel.....	24
4.2.2	Fietsstraat Molenweg en Wisselseweg.....	25
4.2.3	Voetpad Molenweg en Boerweg .....	25
4.2.4	Snelheidsremmende maatregelen: kruispuntplateaus.....	26
4.2.5	Verharden van zandwegen .....	27
4.2.6	Vervangen zandweg Veenweg door wandelpad .....	28
4.2.7	Verharden fietspad Woesterbergweg .....	28



## 1 INTRODUCTIE

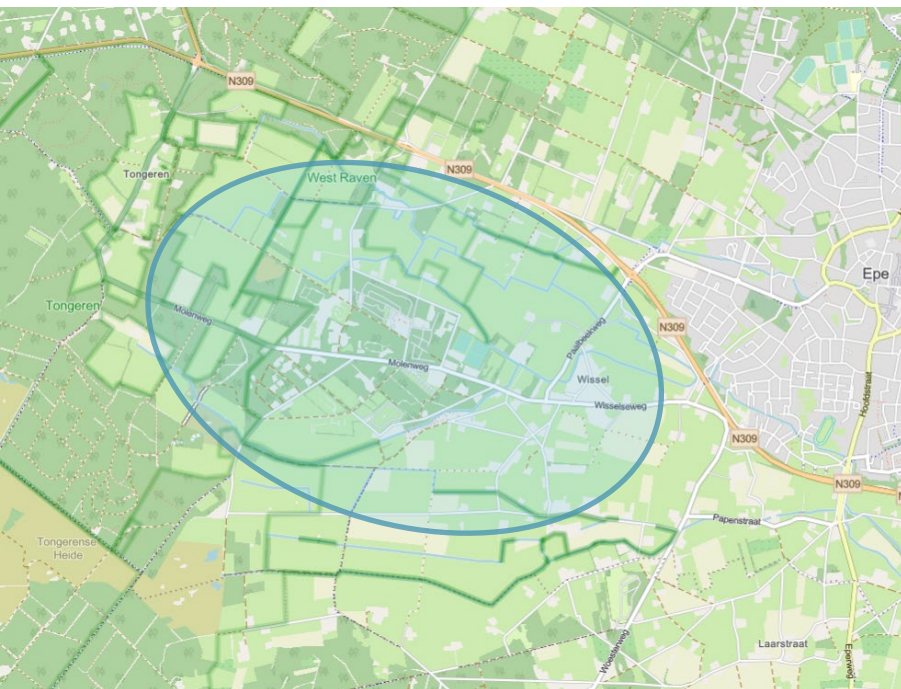
### 1.1 Inleiding

Wissel is een buurtschap net buiten Epe met verschillende recreatiebedrijven en woningen. Het grenst aan landgoed Tongeren en natuurgebied Wissels Veen. Dit gebied is formeel buitengebied, maar de aanwezige vakantieparken, campings en hotels zorgen ervoor dat in het toeristenseizoen de wegen in het gebied intensief worden gebruikt, zowel door auto's, fietsers als wandelaars. Dit leidt tot verkeersonveiligheid, maar ook de leefbaarheid is volgens bewoners in het geding.

De gemeente Epe heeft in de zomer van 2020 een overleg gehad met belangenorganisatie Wissels Belang waarin aandacht is gevraagd voor de verkeerssituatie in en rondom Wissel. Gemeente Epe wil – mede vanuit haar nieuwe mobiliteitsvisie - de verkeerssituatie in Wissel verbeteren en heeft daarom besloten om een verkeersplan op te stellen. In 2021 is gestart met een participatietraject om in nauwe samenspraak met bewoners, (recreatie)bedrijven en andere belangenorganisaties een verkeers(circulatie)plan op te stellen voor Wissel en omgeving.

### 1.2 De wensen voor dit gebied

Het projectgebied Wissel en omgeving is te zien in figuur 1. Het gebied kenmerkt zich door de vele recreatiemogelijkheden doordat het grenst aan de Veluwe en het Wissels Veen. De gemeente Epe heeft als visie voor dit gebied, om de landschappelijke kwaliteiten van dit unieke gebied te behouden en te versterken. Door de bosrijke omgeving en unieke natuur is dit een aantrekkelijk recreatiegebied. Om deze recreatieve kwaliteiten te benadrukken wordt bijvoorbeeld gefocust op het ontlasten van de Molenweg door het landgoed, op het gedeelte waar karakteristieke bomen dicht op de rijbaan staan. De gemeente wil verkeer en recreatie faciliteren op de plekken die daarvoor geschikt zijn. Zo wordt bijvoorbeeld ingezet op het beter benutten van de



Figuur 1: Projectgebied Wissel en omgeving



Paalbeekweg als toegangsweg voor het gemotoriseerd verkeer naar dit gebied. De gemeente wil inzetten op het verharderen van toegangswegen tot de recreatieparken en het centraliseren van parkeren op duidelijke locaties. Hiermee wordt het gebied aantrekkelijker en verkeersveiliger voor alle weggebruikers.

### 1.3 De opgave

Aan Megaborn is gevraagd om mee te denken in het participatieproces en om maatregelen te bedenken voor korte en lange termijn, die ten goede komen aan de veiligheid en leefbaarheid in en rondom Wissel. De gemeente Epe heeft aan Megaborn gevraagd om deze rapportage van het verkeersplan op te stellen, met daarin de plannen voor de gewenste aanpassingen zoals deze in samenspraak met belanghebbenden tot stand zijn gekomen.

Dit verkeersplan is gericht op de integrale aanpak van de problematiek die bewoners, weggebruikers en de gemeente als wegbeheerder ondervinden, waarbij rekening wordt gehouden met de visie voor dit gebied. Het maatregelenpakket bestaat uit twee delen: maatregelen die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden en maatregelen voor de lange(re) termijn.

### 1.4 Werkwijze en participatie

Om tot oplossingen te komen, is eerst gekeken naar de huidige situatie en bijbehorende problematiek. Hiervoor heeft de Gemeente Epe in de eerste fase in samenwerking met bewoners een inventarisatie gemaakt van de problemen, knelpunten en meldingen onder bewoners. In de tweede fase zijn de problemen geanalyseerd en vervolgens zijn passende maatregelen hiervoor bedacht en voorgelegd aan de participatiegroepen. De maatregelen zijn ingedeeld naar korte of langere termijn maatregel. In beide fasen is een (digitale) bijeenkomst gehouden met eerst de klankbordgroep en vervolgens met alle belanghebbenden om de inhoud van deze fasen af te stemmen.



Wat vindt u van  
de voorstellen?

Daarnaast zijn met verschillende belanghebbenden aanvullende gesprekken gevoerd om de plannen verder uit te werken. Zo is er een aparte afstemming met de recreatieondernemers geweest en zijn bewoners van het gebied ten noorden van de Molenweg aanvullend geraadpleegd. Het complete verkeersplan is aan de klankbordgroep voorgelegd en naar aanleiding van haar reactie zijn nadere uitwerkingen gedaan. In het voorjaar van 2022 heeft de laatste bijeenkomst met de klankbordgroep plaatsgevonden over het gewenste maatregelenpakket. De uitkomsten van dit participatietraject zijn verwerkt in dit rapport.

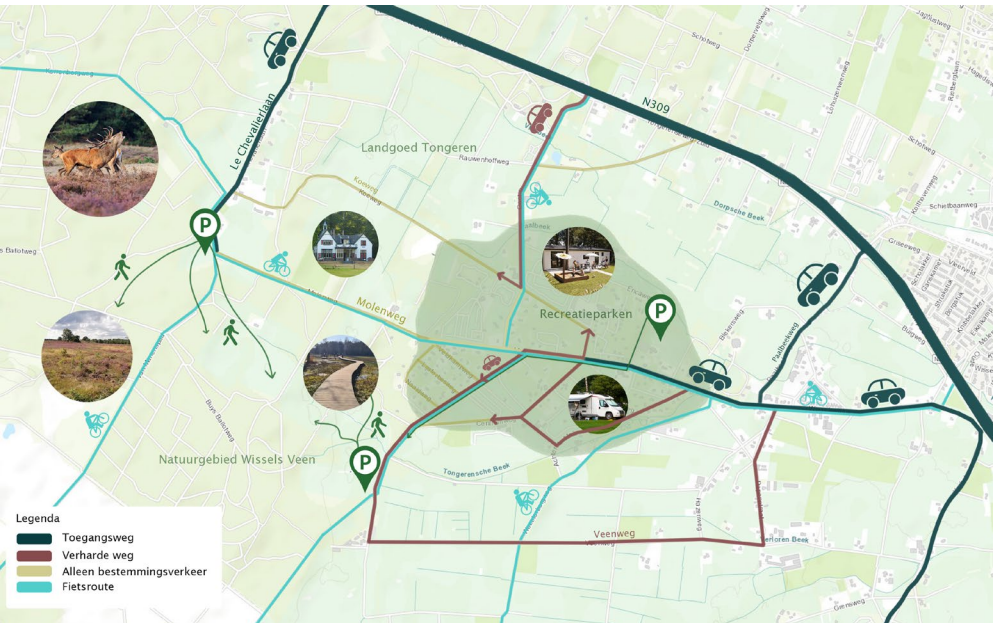


## 2 VISIE VOOR HET GEBIED

Het gebied rondom Wissel kenmerkt zich door de vele recreatiemogelijkheden door de aanwezige recreatiebedrijven en doordat het grenst aan de Veluwe, Landgoed Tongeren en het natuurgebied Wissels Veen. Door de bosrijke omgeving en unieke natuur is dit een aantrekkelijk recreatiegebied. De gemeente wil de landschappelijke en recreatieve kwaliteiten van dit unieke gebied behouden en versterken.

### 2.1 Wissel is een bestemming

Behalve recreatieve functies heeft Wissel bevinden zich ook agrarische en woonfuncties in het gebied. Doorgaand autoverkeer past niet binnen dit gebied. De wens is om meer ruimte te bieden aan de bezoekers, fietsers en wandelaars en tegelijkertijd de veiligheid voor deze weggebruikers en aanwonenden te verbeteren. Doorgaand verkeer moet via de N309 worden afgewikkeld. In figuur 2 hiernaast is het wensbeeld van het gebied gevisualiseerd, waarbij de ligging van de recreatieve bestemmingen en parkeerlocaties en ook de wandelgebieden en fietsroutes zichtbaar zijn. Er zijn in het wensbeeld geen doorgaande autoroutes door het gebied ten westen van de Paalbeekweg. Hiermee wordt het gebied aantrekkelijker en verkeersveiliger voor alle weggebruikers. Bijvoorbeeld de karakteristieke Molenweg – een laan door het landgoed met grote bomen dicht langs de rijbaan - wordt ontlast van gemotoriseerd verkeer en wordt daarmee aantrekkelijker en veiliger voor fietsers en wandelaars.



Figuur 2: Visualisatie van het wensbeeld voor het gebied, met de entrees richting de bestemmingen

## 2.2 Goede vindbaarheid via duidelijke entrees

Daarvoor wil de gemeente verkeer en recreatie faciliteren op de plekken die daarvoor geschikt zijn. Zo wordt bijvoorbeeld ingezet op het beter benutten van de Paalbeekweg als toegangsweg voor het gemotoriseerd verkeer naar dit gebied. De gemeente wil inzetten op het verhard en verbeteren van toegangswegen tot de recreatieparken, zodat er een duidelijke en ook beter bereikbare routes naar de recreatieve bestemmingen komen. De andere wegen worden dan verkeersluwer en daar ontstaat dan meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

De parkeerplaatsen worden gecentraliseerd op duidelijke locaties, zodat zoekverkeer en parkeerhinder worden voorkomen. Voor het landgoed Tongeren is de Le Chevallierlaan een toegangsweg. Voor de recreatieparken is de Paalbeekweg de belangrijkste entree. Daarnaast is de Oost Ravenweg de toegang voor de bestemmingen aan de noordzijde van het gebied.



### 3 ANALYSE HUIDIGE VERKEERSSITUATIE

In dit hoofdstuk worden alle bevindingen vanuit de analyse van de huidige verkeerssituatie. Daarbij worden de huidige vorm, functie en het gebruik van de weg beoordeeld. Voor een Duurzaam Veilige weginrichting moeten deze drie aspecten met elkaar in overeenstemming zijn. Ook is de verkeersveiligheid in het gebied onderzocht. Aan het einde van het hoofdstuk is een samenvatting van de huidige verkeersknelpunten te vinden.

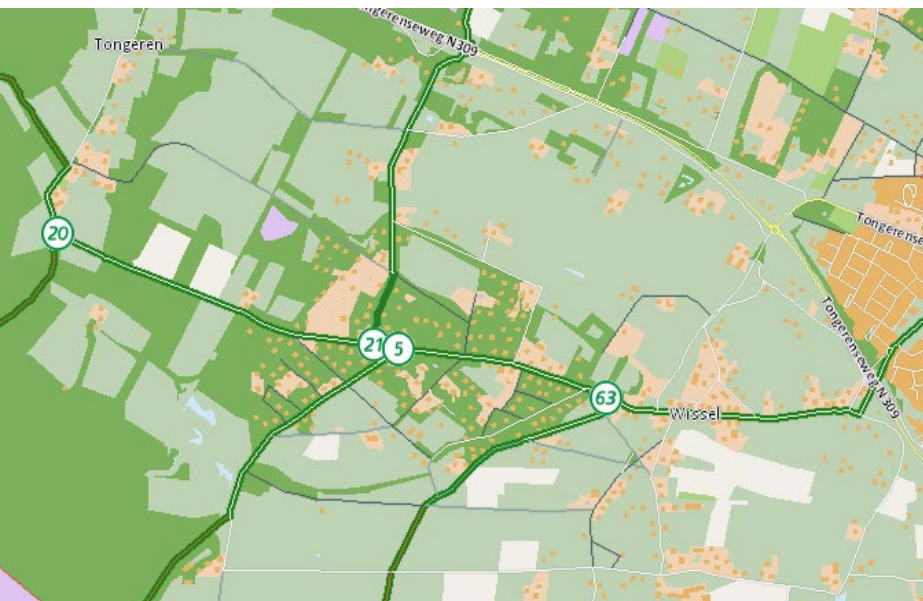
#### 3.1 Functies

##### 3.1.1 Fietsroutes, wandelroutes, ruiterroutes

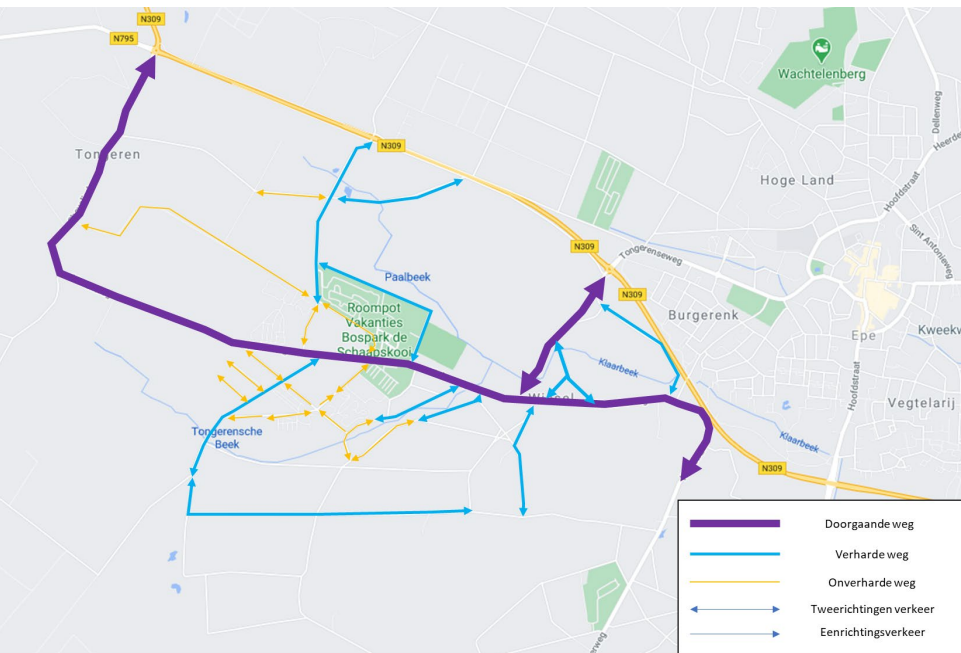
De Molenweg, Wisselseweg, Boerweg en de Oost Ravenweg maken onderdeel uit van het landelijke fietsknooppuntennetwerk, zie figuur 3. Met name op deze routes rijdt fietsverkeer door het gebied. Behalve fietsroutes zijn in het gebied ook wandelroutes en ruiterroutes aanwezig. Om bij de bewegwijzerde wandelroutes te komen, maken de voetgangers gebruik van de wegen tussen de vakantieparken en de startpunten van de wandelingen. Bijvoorbeeld de Boerweg en een deel van de Molenweg hebben daardoor ook een functie als looproute.

##### 3.1.2 Huidige autoroutes

In figuur 4 is te zien hoe het wegennetwerk van het projectgebied nu ingedeeld is. In de afbeelding is een hiërarchisch onderscheid gemaakt van de verschillende wegen in Wissel. Zo is aangeduid waar de hoofdroute en waar de andere verharde en onverharde wegen door het gebied lopen. De Le Chevallierlaan - Molenweg – Wisselseweg – Paalbeekweg / Kerkstraat vormen de huidige hoofdroutes door het gebied. De Veldkampweg en Centrumweg



Figuur 3: Fietsknooppuntenroutes rond Wissel



Figuur 4: Huidige indeling van de wegen in Wissel en omgeving

(zuid) hebben ter hoogte van de kruisingen een geslotenverklaring voor verkeer in één rijrichting.

Alle wegen in het gebied zijn zogenaamde erftoegangswegen en hebben een maximumsnelheid van 60 km/u. De categorisering als erftoegangsweg wil zeggen dat deze weg als belangrijkste functie heeft om de aanliggende bestemmingen te bereiken en verlaten.

### 3.1.3 Knelpunten in het huidige wegennet

In de huidige situatie zijn er diverse knelpunten bekend die betrekking hebben op de functie en het gebruik van de wegen. Zowel door de gemeente als door belanghebbenden worden verschillende knelpunten ervaren. Een opsomming van enkele specifieke locaties is als volgt:

- op de Burgweg wordt sluipverkeer ervaren van woon-werkverkeer dat de Burgweg als route gebruikt naar Vaassen
- op de Veldkampweg wordt sluipverkeer ervaren, vermoedelijk omdat het kruispunt met Boerweg lastig te nemen is voor groot verkeer
- hinder van landbouwverkeer op de Achterste Molenweg, Veldkampweg en Centrumweg. Dit komt vanwege landbouwpercelen aan de Centrumweg (net voor de Boerweg)
- zwaar verkeer wordt via navigatie over de Oost Ravenweg gestuurd terwijl deze weg hier niet op ingericht is
- landbouwverkeer rijdt door het gebied, maar bewoners zien dit liever via de N309 rijden
- bestemmingen zijn moeilijk vindbaar door de ontsluiting van de Boerweg, Centrumweg en Achterste Molenweg op de Molenweg. Deze onduidelijkheid leidt tot zoekverkeer
- de Molenweg (west) is onvoldoende breed voor tweerichtingen (auto)verkeer
- daarnaast wordt langs de Molenweg parkeeroverlast ervaren van wandelaars: op drukke dagen wordt veelvuldig in de berm geparkeerd

- op diverse wegen wordt (geluids)overlast van motoren en toertochten door het gebied ervaren
- zandwegen worden te intensief gebruikt en leiden tot overlast, door bijvoorbeeld de slechte staat en opwaaiend stof bij droog weer en watervorming, kuilen, moeilijke begaanbaarheid bij nat weer.

### 3.2 Huidige weginrichting

De inrichting van de weg moet aansluiten bij de functie en het gebruik van de weg. Deze paragraaf beschrijft de huidige vorm van de wegen in Wissel.

#### 3.2.1 Hoofdroute

De Molenweg, Wisselseweg en Le Chevallierlaan hebben over het gehele tracé een asfaltbreedte van ongeveer 5 meter breed, behalve op de Molenweg west (het gedeelte ten westen van de Veldkampweg). Dit deel is met 4,60 meter smaller en heeft bomen dicht naast de rijbaan. Deze wegbreedte voldoet binnen de richtlijnen van het CROW aan de verhardingsbreedte voor een erftoegangsweg, echter voldoet de berm niet aan de gewenste veilige vrije ruimte. De weg van 4,60 meter biedt bovendien niet altijd voldoende passeerruimte voor verkeer onderling. Denk bijvoorbeeld aan een landbouwvoertuig of een auto met een caravan die een tegenligger wil passeren. Daarvoor is de weg te smal en er is vanwege de aanwezige bomen geen ruimte om uit te wijken in de berm.

De verharde wegen van 5 meter breed zijn geschikt voor het afwikkelen van verkeer in tweerichtingen, waarbij ook nog ruimte is voor het passeren van een bredere tegenligger (via de berm). Wel mist langs de hoofdroute een voetpad, met name tussen de Paalbeekweg en de Boerweg, waar ook veel gelopen wordt. Voetgangers moeten hier nu gebruik maken van de berm, wat niet altijd comfortabel is. Daarom wordt er ook regelmatig op de rijbaan gewandeld.



Molenweg west met smalle rijbaan

De Paalbeekweg is een asfaltweg van 5 tot 5,5 meter breed en is daarmee het geschikt als toegangsrouten voor verkeer in twee richtingen. Langs enkele delen van deze weg is er een (vrijliggende) fietsvoorziening aanwezig die parallel ligt aan de rijbaan. Ook zijn er suggestiestroken voor fietsers aanwezig. Wel heeft de weg lange rechte wegvakken, waardoor er hard gereden kan worden.

### 3.2.2 Overige verharde wegen: Oost Ravenweg, Ericaweg, Achterste Molenweg, Burgweg, Rauwenhoffweg

De meeste van de wegen in het buitengebied hebben een beperkte breedte. Met een smalle rijbaan van 3 tot 4 meter zijn deze wegen niet geschikt voor grote aantallen voertuigen. Op deze wegen past een lage verkeersintensiteit en is eigenlijk alleen bestemmingsverkeer gewenst. Waar de weg zowel door fietsers als automobilisten wordt gebruikt, zoals bij de Oost Ravenweg, is een lage snelheid gewenst om daarmee te zorgen voor veiligheid.

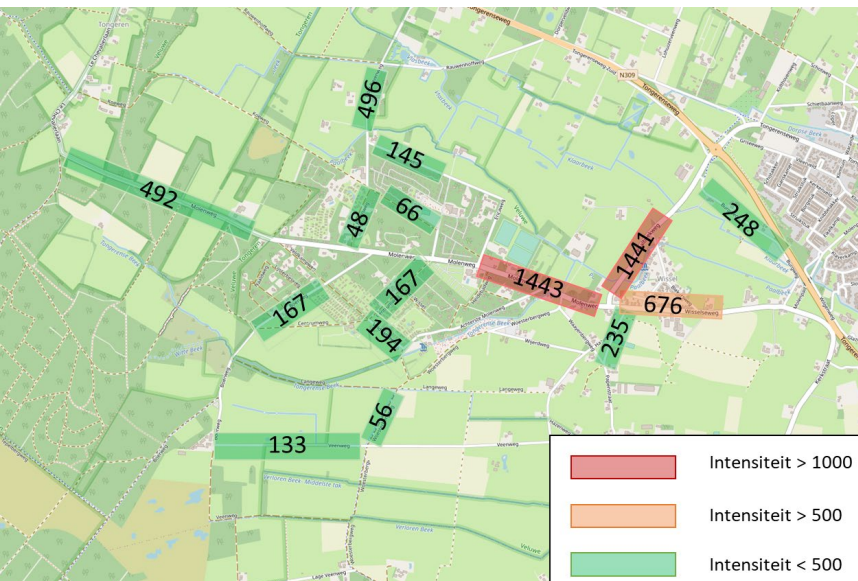
### 3.2.3 Zandwegen

Diverse wegen in het gebied zijn zandwegen. Met name op de toegangsroutes naar de recreatieparken is er behoefte om verharde wegen als toegangsweg te kunnen gebruiken, zodat de bereikbaarheid van deze bestemmingen verbetert. De zandwegen zijn – vanwege de hinder die de hoeveelheid verkeer oplevert – niet geschikt om veel verkeer af te wikkelen. Voor de grote(re) vakantieparken is een verharde toegangsweg gewenst.

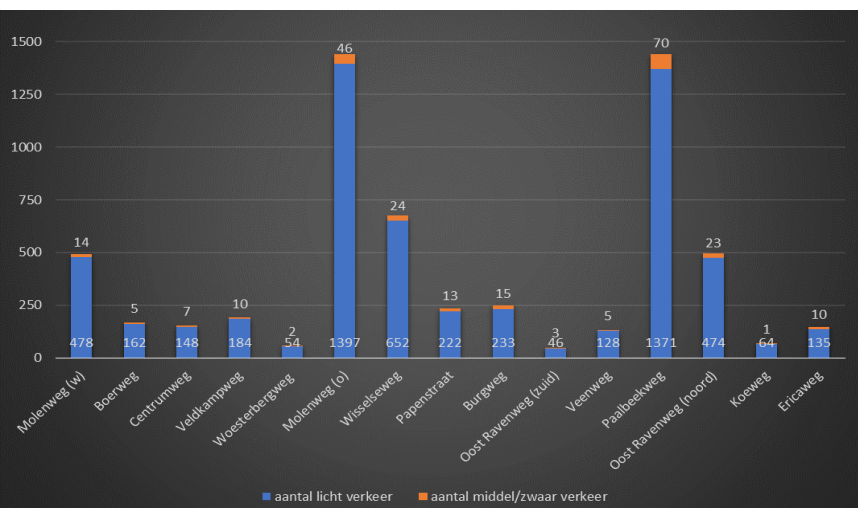
### 3.2.4 Kruispunten

De kruispunten met verschillende verharde en onverharde wegen zijn niet allemaal even duidelijk en opvallend. De meeste kruispunten zijn als gelijkwaardige kruispunten ingericht, behalve bij de onverharde zijwegen. Ook is de (gelijkwaardige) voorrangssituatie niet overal duidelijk, vanwege het verschil in verharding of door de doorlopende markering (zoals op de Wisselseweg).





Figuur 5: Intensiteiten gemotoriseerd verkeer (aantal motorvoertuigen per weekdag)



Figuur 6: Etmaalintensiteiten (weekdag); verdeling licht- en (middel)zwaar verkeer

### 3.3 Huidig gebruik van de wegen

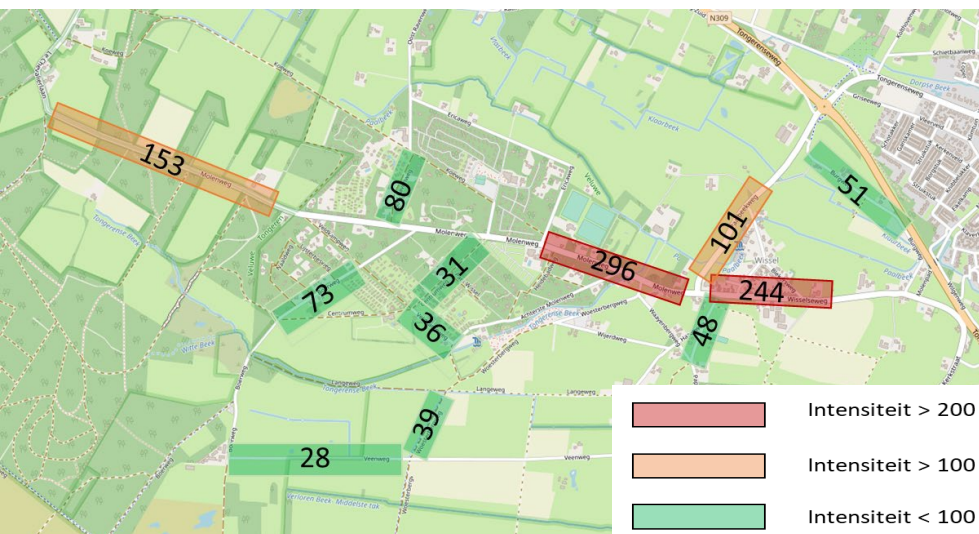
#### 3.3.1 Intensiteiten gemotoriseerd verkeer

Om een beeld te krijgen van de hoeveelheid verkeer die in het gebied rijdt, zijn op meerdere momenten tellingen gehouden in en rondom Wissel, zowel op verharde als onverharde wegen. De meetperiode is gehouden rondom het paasweekend in 2021 (4 en 5 april), om daarmee enig inzicht te krijgen in het bezoekersverkeer. Figuur 5 toont de gemiddelde verkeersintensiteiten per etmaal op verschillende wegen.

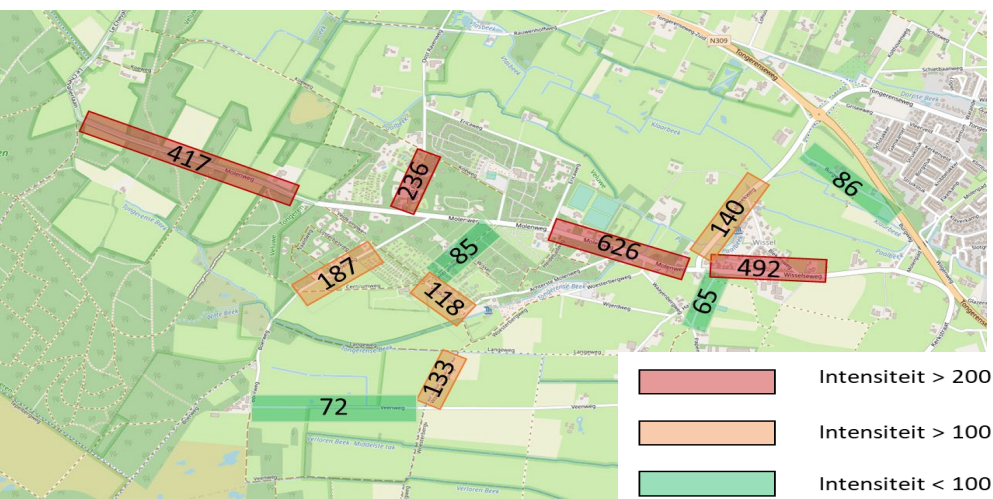
Wanneer de gemeten intensiteiten vergeleken worden met de maximale capaciteit van 5000 motorvoertuigen/etmaal op een erftoegangsweg (CROW<sup>1</sup>), dan is het gehele gebied als rustig te classificeren. Om zichtbaar te maken waar het in het gebied het drukst is, is in figuur 5 onderscheid gemaakt in kleuren. Uit de telgegevens blijkt dat het grootste gedeelte van het verkeer zich bevindt op de Paalbeekweg en de Molenweg (oost) / Wisselseweg. Aan de westzijde van het gebied en ten zuiden van de Molenweg is een lage etmaalintensiteit (onder de 500 motorvoertuigen per etmaal). Het is voor alle wegen in dit gebied de verwachting dat de intensiteiten in de zomerperiode een stuk hoger liggen.

Uit de tellingen is ook op te maken waar middelzwaar/zwaar verkeer rijdt en met hoeveel voertuigen (zie figuur 6). Deze aantallen middelzwaar/zwaar bevatten ook landbouwvoertuigen. Over het algemeen is 5% tot 7% van het verkeer (middel)zwaar verkeer. Opvallend is dat dit type verkeer zich ook bevindt op de Oost Ravenweg (zuid) en Centrumweg. Beide zijn smalle onverharde wegen ter hoogte van de telpunten.

<sup>1</sup> Handboek wegontwerp 2013 – Erftoegangswegen; Hoofdstuk 2.1.3: Wegtypen



Figuur 7: Fietsintensiteiten (gemiddeld aantal fietsers per weekdag)



Figuur 8: Fietsintensiteiten (aantal op de zaterdag in het paasweekend)

### 3.3.2 Fietsintensiteiten

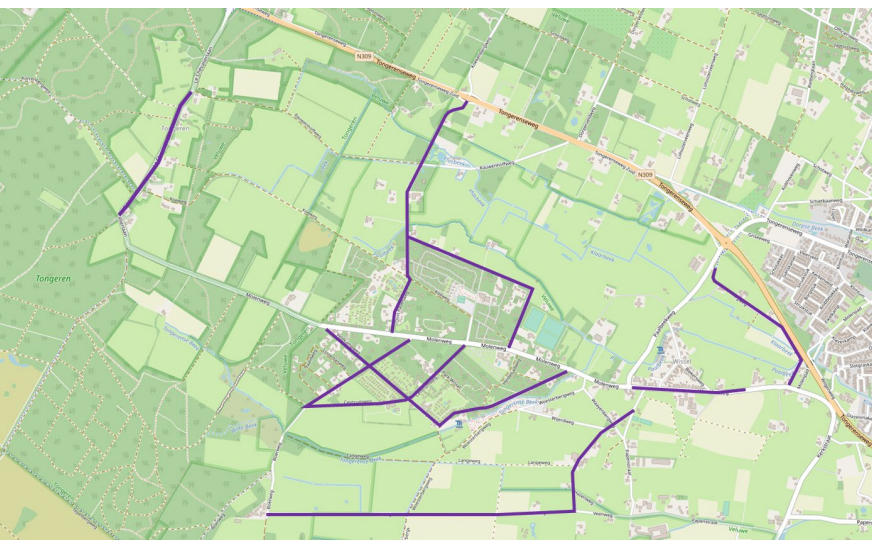
Er zijn in de telperiode ook aantallen fietsers gemeten in het gebied. In figuur 7 en 8 is te zien dat de meeste fietsers rijden op de Molenweg (west) en Molenweg / Wisselseweg.

Vanwege het slechte weer (lichte sneeuw) tijdens en net na het paasweekend van 5 april t/m 7 april, zijn er weinig fietsers gemeten op deze dagen. De drukste dag van de meting was de zaterdag in het paasweekend, toen was het wel goed weer om te fietsen (zie figuur 8).

In figuur 4 waren de recreatieve fietsroutes te zien. Die lopen over de Oost Ravenweg en de Molenweg (zowel west als oost). Deze meting bevestigt dat dit ook de routes zijn waar de meeste fietsers rijden. De fietsroute over de Boerweg valt in de meting lager uit dan de overige fietsroutes. Daarnaast valt op dat er rondom het woongebied Wissel relatief veel fietsers rijden.

De richtlijnen van CROW<sup>2</sup> geven aan dat bij erftoegangswegen buiten de bebouwde kom bij een lage intensiteit van gemotoriseerd verkeer, het mogelijk is om fietsverkeer te mengen met het overige verkeer, mits de gereden snelheid binnen de snelheidslimiet valt. Bij verkeersintensiteiten hoger dan 2000 à 2500 motorvoertuigen per etmaal op ETW buiten de bebouwde kom is het noodzakelijk om fietsvoorzieningen aan te leggen.

<sup>2</sup> Handboek wegontwerp 2013 – Erftoegangswegen; Hoofdstuk 2.1.3: Wegtypen

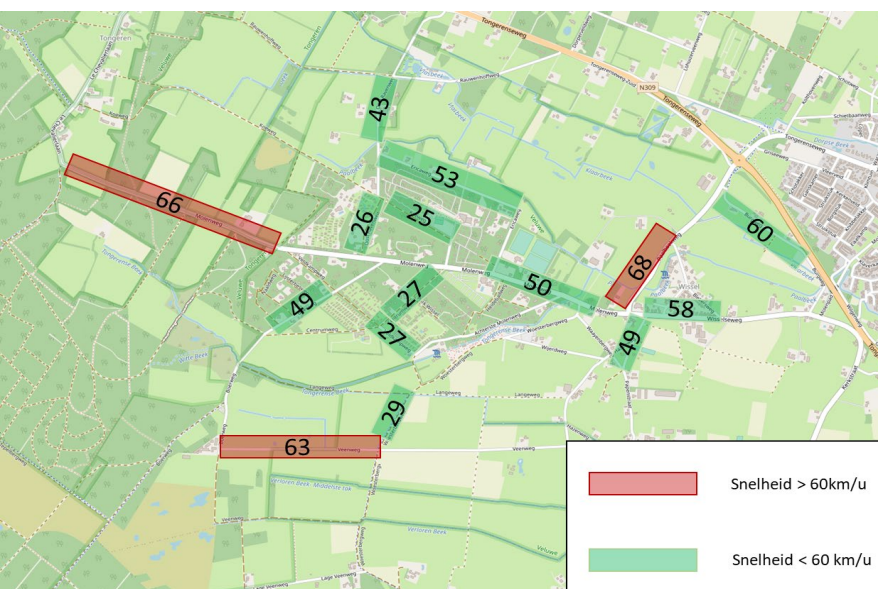


### 3.4 Snelheid

Bewoners zijn het er over eens dat vrijwel in het gehele gebied, snelheid als een probleem wordt ervaren. Om een beeld te geven waar dit ervaren wordt, zijn de meldingen over snelheid per locatie in figuur 9 te zien. Op deze figuur is te zien dat er vooral meldingen zijn rondom de woon- en verblijfsgebieden. Er werden ook meldingen gedaan over hoge snelheden Molenweg alleen is daarbij niet specifiek de locatie bekend (en daarom is deze niet in de afbeelding zichtbaar).

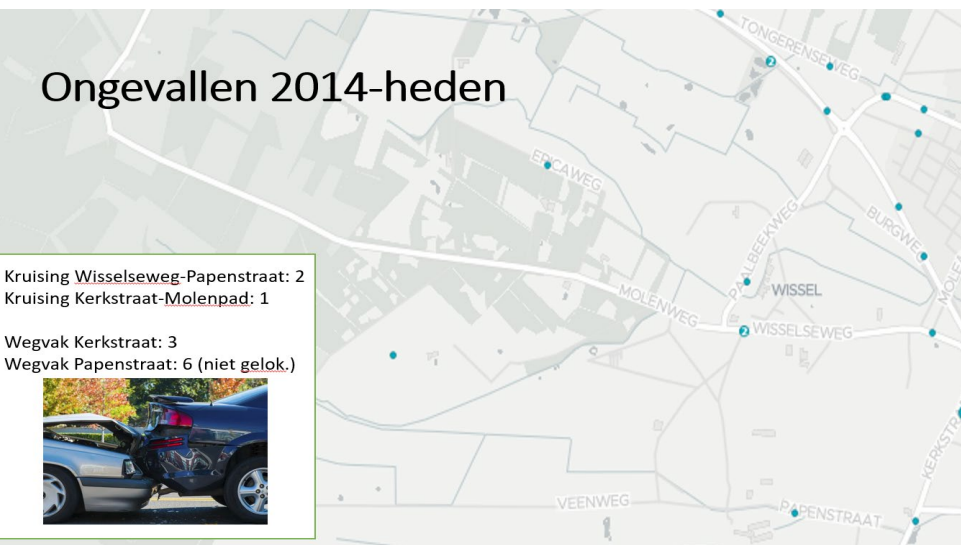
Tijdens de telperiode is niet alleen de verkeersintensiteit gemeten, maar ook de snelheid van het verkeer. De gegevens hiervan zijn te vinden in figuur 10. Op de Molenweg (west), Veenweg en de Paalbeekweg wordt te hard gereden, namelijk boven de maximumsnelheid van 60 km/u. De onverharde wegen kennen snelheden onder de 30 km/u. De snelheid op de Wisselseweg en Molenweg (oost) komt niet boven de maximumsnelheid van 60 km/u uit, maar bewoners aan deze wegen ervaren de gereden snelheid als te hard en zij geven aan dat hier maatregelen nodig zijn.

Figuur 9: Snelheidsmeldingen van bewoners per locatie



Figuur 10: Maatgevende snelheid (V85) per gemeten wegvak

## Ongevallen 2014-heden



Figuur 11: Overzicht geregistreerde ongevallen Wissel e.o. (2014-heden)

### 3.5 Verkeersveiligheid

Bij dit onderdeel wordt gekeken naar de verkeersveiligheid in het gebied. Geïdentificeerd is waar de ongevallen gebeuren (objectieve verkeersveiligheid) en welke kruispunten en wegvakken als gevaarlijk worden beschouwd (subjectieve verkeersveiligheid).

#### 3.5.1 Objectieve verkeersveiligheid

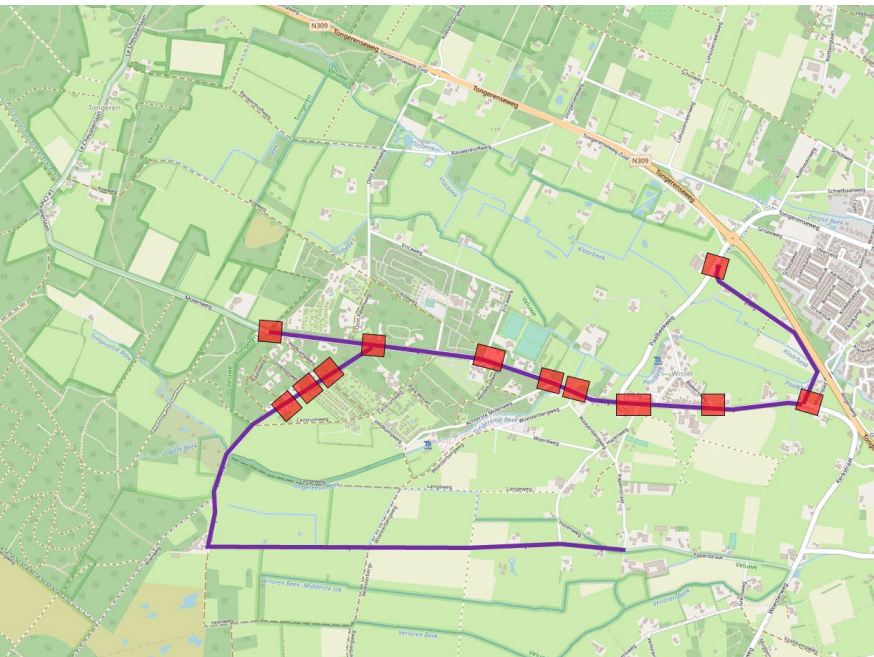
Uit gegevens van de geregistreerde ongevallen, die de gemeente Epe heeft verstrekt, blijkt dat er in de omgeving van de kern van Wissel relatief veel ongevallen geregistreerd zijn. In de rest van het gebied zijn een aantal geregistreerde gevallen te zien (zie figuur 11).

Het is waarschijnlijk dat er in werkelijkheid meer ongevallen plaatsvinden in het gebied dan zijn geregistreerd. Niet alle ongevallen worden gemeld, bijvoorbeeld wanneer er geen politie bij komt of wanneer er alleen materiele schade is. Volgens bewoners zijn er op de Papenstraat ook meerdere ongevallen gebeurd, die niet in de registratie vermeld staan.

#### 3.5.2 Subjectieve verkeersveiligheid

In figuur 12 is te zien welke kruispunten door bewoners als gevaarlijk worden aangeduid, zo blijkt uit de klachtenregistratie. Het gaat dan voornamelijk om kruispunten die aan de Molenweg zitten. Daarnaast worden ook de wegvakken Molenweg, Boerweg, Veeweg en Burgweg als gevaarlijk aangeduid, mede vanwege het beperkte zicht op aankomend verkeer van aansluitende (on)verharde wegen.

Op de Boerweg lijkt het gevaar te zitten aan de Veldkampweg, Lijsterbesweg en de Naaldweg. Door de vele bomen en groenvoorzieningen valt het zicht op aankomend verkeer weg. Volgens een bewoner zou de Veeweg ook een gevaarlijke weg zijn. Er werd gesteld dat er onoverzichtelijke kruispunten zouden zijn.



Figuur 12: Overzicht gevaarlijke kruispunten en wegvakken volgens bewoners

Bewoners geven aan dat op de Molenweg veel onduidelijke voorrangssituaties aanwezig zijn. Bijvoorbeeld ter hoogte van de Woesterbergweg en de privéweg naar de Waayenberg. Mede door inconsistentie in vormgeving van de kruispunten is er onduidelijkheid in de voorrangssituaties.

Over de Burgweg wordt aangegeven dat het kruispunt met de Paalbeekweg ook een gevaar vormt, omdat men geen voorrang verleent aan elkaar. Daarnaast is aangegeven dat verkeer dat naar Vaassen rijdt, de Burgweg als sluiproute gebruikt. Men vindt ook dat het smalle profiel gevaarlijk is voor het passeren van verkeer onderling. Een gevolg hiervan is dat er beschadigingen ontstaan aan de bermen.

Overige opmerkingen van bewoners, met betrekking tot de verkeersveiligheid in het gebied, gaan over:

- Staat van onderhoud van wegen (voornamelijk onverharde wegen)
- Gedrag in het verkeer
- Te hoge snelheden
- Schades van eigendommen/wegen (zandwegen en groenvoorzieningen)
- Onduidelijke plaats van de fietser en voetganger in het gebied

## Enkele reacties van de Klankbordgroep

Tegengaan sliipverkeer naar Roompot via Ericaweg	Aandacht voor parkeren in gebied	Landbouwverkeer via N309
Parkeerdrukke bij Veenweg, <u>Boerweg</u> , Anna's Hoeve	Afsluiting Molenweg duidelijk aanduiden, 'vastrijden' voorkomen	Aandacht voor bewegwijzering (en navigatie)
Wens wandelpad <u>Boerweg</u>		

### 3.6 Samenvatting knelpunten huidige situatie

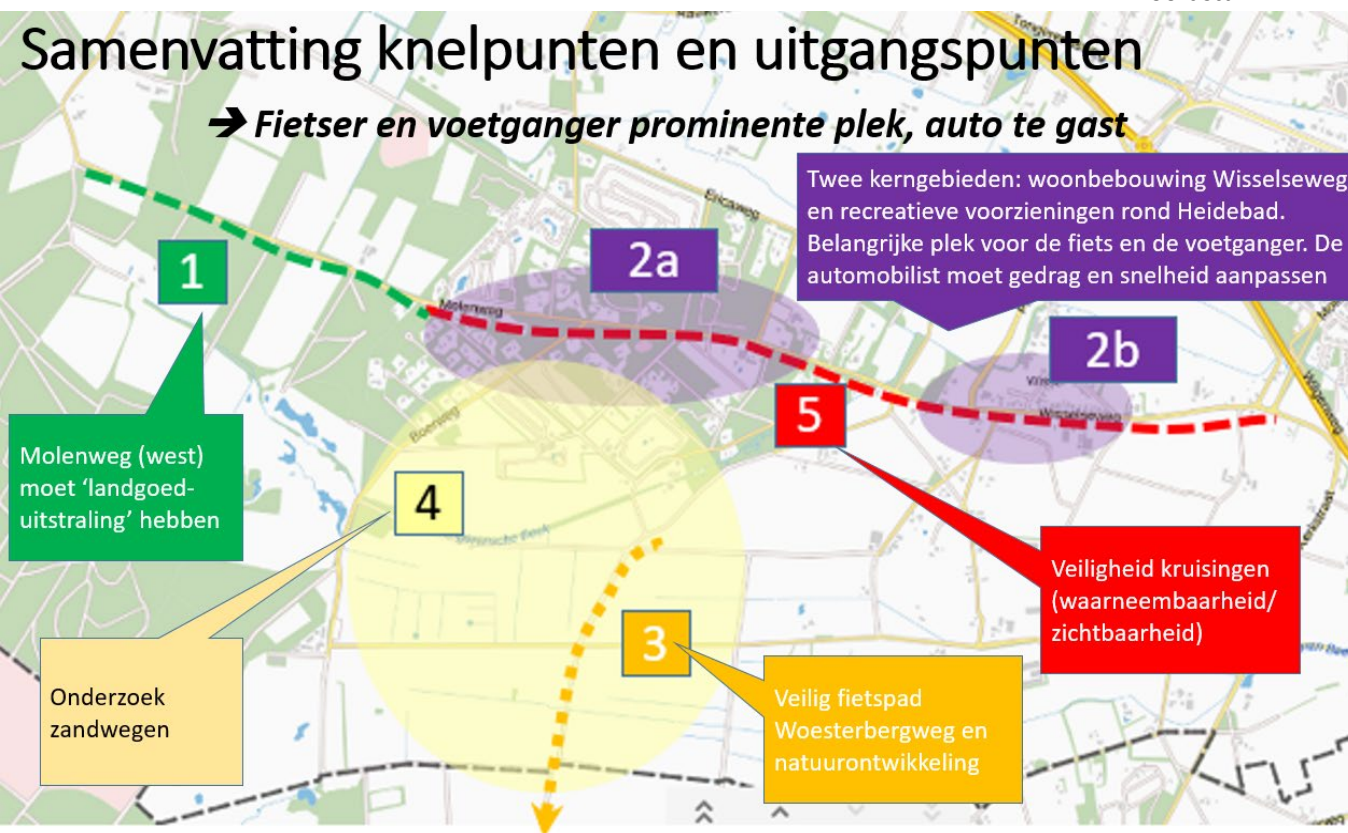
Het gebied in en rondom Wissel is een divers gebied met een combinatie van functies. Wonen, (agrarische) bedrijvigheid en recreatie kleuren het gebied. Omdat Wissel een bosrijk verblijfsgebied is zijn er weinig hoofdroutes in het gebied. De belangrijkste routes in het gebied zijn de Le Chevallierlaan, Molenweg, Wisselseweg en Paalbeekweg. Daarop aansluitend zijn er verschillende verharde en onverharde wegen die leiden naar de woningen, landbouwbedrijven en de recreatiemogelijkheden in het gebied.

De Molenweg kent een smal profiel met gemengd gebruik van fiets- en autoverkeer. Het wegvak Molenweg, tussen de Le Chevallierlaan en de Veldkampweg, is met 4,60 meter smal te noemen. Door het ontbreken van een veilige berm, is de passeerruimte voor het verkeer beperkt. Verder is dit stuk van de Molenweg een recht wegvak buiten de bebouwde kom waar structureel te hard wordt gereden, zo blijkt uit metingen. Dit kan leiden tot verkeersonveilige situaties in combinatie met de aanwezige fietsers en wandelaars.

De Molenweg, Oost Ravenweg en Wisselseweg vallen onder het landelijk (fiets)knooppuntennetwerk. Het is van belang dat fietsers en wandelaars kunnen blijven recreëren op dit fietsnetwerk, zonder overlast te ervaren van te snel rijdend verkeer of grote (landbouw)voertuigen. Dit vertaalt zich in de wens om de snelheid en de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op deze doorgaande fietsroute terug te brengen.

Uit de verkeerstelling is gebleken dat de meeste weggebruikers rijden in het oosten van het gebied over de Paalbeekweg, Molenweg en Wisselseweg. Doordat het meeste verkeer zich hier bevindt, is het van belang dat alle modaliteiten zich veilig kunnen afwickelen en dat problemen als snelheidsoverschrijdingen, onduidelijke kruispunten of voorrangssituaties worden tegengegaan en daarmee de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Dit

vraagt om duidelijke voorrangssituaties, snelheidsremmende maatregelen en maatregelen om schade aan eigendommen en wegen te voorkomen, zoals bijvoorbeeld ruimere bochten of beperken van sluiproutes. Kortom: het is gewenst om de gelijkwaardige voorrangssituatie van de kruispunten te verduidelijken en de verblijfsfunctie van het gebied te versterken. Deze knelpunten en uitgangspunten, zoals te zien in figuur 13 zijn als vertrekpunt gehanteerd voor het opstellen van de verkeersmaatregelen in het volgende hoofdstuk.



Figuur 13: Samenvatting knelpunten en uitgangspunten voor het verkeersplan Wissel

## 4 VERKEERSMAATREGELEN

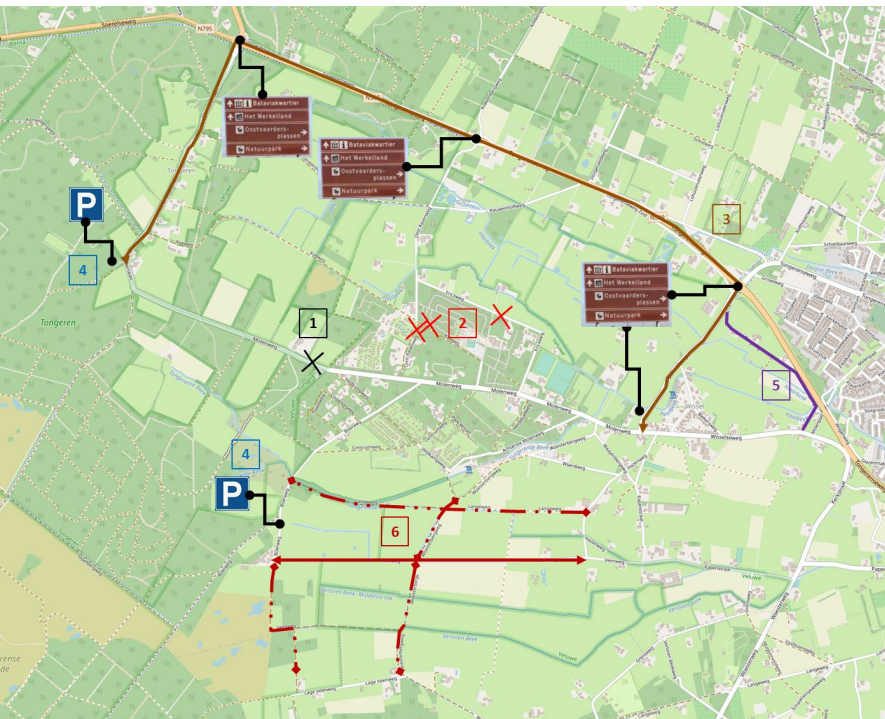
De inventarisatie van de klachten en problemen van bewoners over het projectgebied, en het onderzoek naar de fiets- en voertuigintensiteiten en snelheden in het gebied geven een goed beeld waar de knelpunten zich bevinden. Hier zijn voor het op te stellen verkeersplan de volgende uitgangspunten uit gekomen (zie ook figuur 13):

- Wissel is een bestemming en geen doorgaande route
- Recreatie / toerisme + wonen hoofdfuncties
- Rekening houden met agrarische bedrijven (en diens verkeer)
- Bevoorradingsroutes moeten toegankelijk blijven
- De Paalbeekweg is de ontsluitingsweg voor bestemmingsverkeer in het gebied
- Plaats van de voetganger / fietser voorop

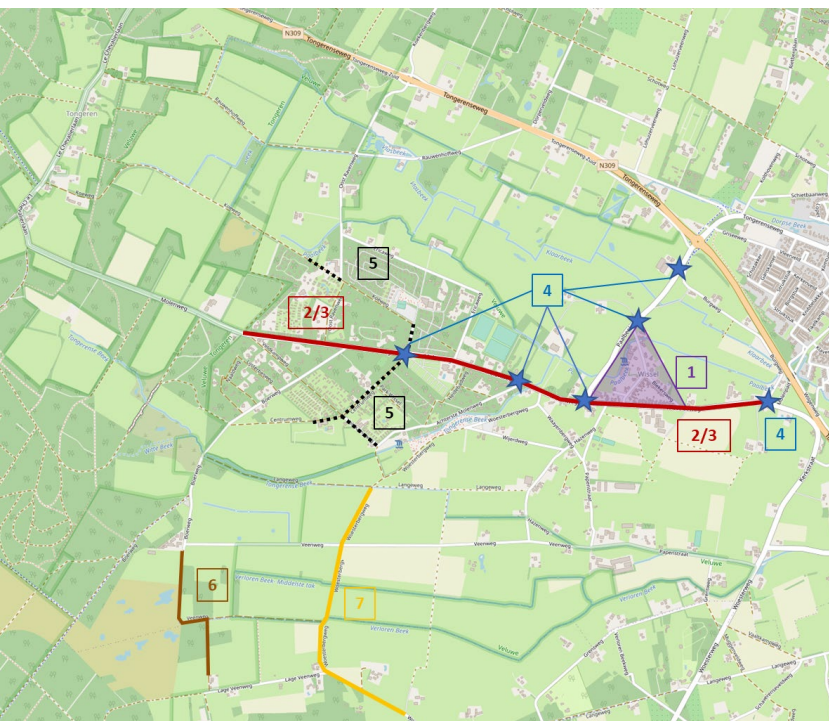
De maatregelen kunnen verdeeld worden in twee soorten, namelijk korte termijn maatregelen (zogenaamde “quick wins”) en lange(re) termijn maatregelen. Alle maatregelen zijn in figuur 14 en 15 getoond en worden in dit hoofdstuk vervolgens per maatregel toegelicht.

### Quick Wins, zie figuur 14:

1. Fysieke knip Molenweg
2. Geslotenverklaringen op en rondom Oost Ravenweg en Koeweg
3. Extra bewegwijzering op N309 en Paalbeekweg
4. Vergroten vindbaarheid parkeerterreinen Wissels Veen en nabij Van Manenspad en sportpark
5. Eénrichtingsverkeer Burgweg
6. Gesloten verklaringen rondom Veenweg



Figuur 14: Overzicht Quick wins: korte termijn maatregelen



Figuur 15: Overzicht lange(re) termijn maatregelen

**Lange termijn maatregelen, zie figuur 15:**

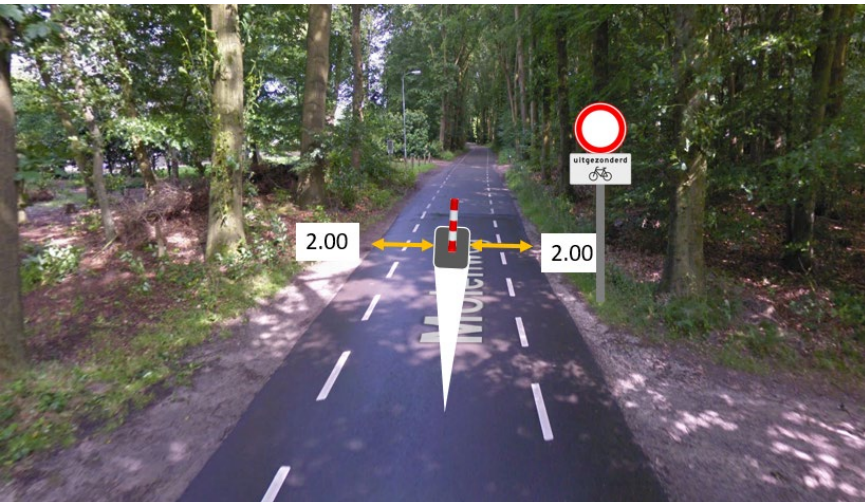
1. Bebouwde kom Wissel
2. Fietsstraat Molenweg
3. Voetpad langs Molenweg
4. Snelheidsremmende maatregelen - kruispunten verduidelijken
5. Onderzoek mogelijkheden verharderen van zandwegen
6. Vervangen zandweg Veenweg door wandelpad
7. Verbreden en verharderen fietspad Woesterbergweg

**4.1 Quick wins: korte termijn maatregelen**

**4.1.1 Fysieke knip Molenweg**

Met het afsluiten van de Molenweg voor gemotoriseerd verkeer halverwege de weg, wordt het smalle weggedeelte tussen de bomen een autoluwe weg, die ruimte biedt aan fiets- en wandelverkeer. Deze maatregel zorgt ervoor dat er geen doorgaande autoroute meer door de Molenweg is en zorgt daarmee voor een afname van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op de Molenweg. Het autoverkeer kan via de Paalbeekweg het gebied in- en uitrijden. Deze weg wordt ook door fietsers gebruikt, maar fietsers hebben ook een alternatieve routemogelijkheid, namelijk via de Blekersweg of via het Molenpad. Om ongewenste effecten van deze afsluiting op de Molenweg te voorkomen, worden aanvullende maatregelen genomen: de wegen ten noorden van de geplande knip op de Molenweg worden ook afgesloten om sluipverkeer via deze routes te voorkomen en er wordt extra bewegwijzering geplaatst om de gewenste route via de Paalbeekweg aan te duiden en zoekverkeer te voorkomen.

In figuur 16 is een impressie te zien hoe de fysieke knip eruit kan zien. Door het plaatsen van een paal met een verhoogd middeneiland (à 1 meter breed) is het mogelijk om motorvoertuigen te weren. Aandachtspunt is wel dat motoren hier



Figuur 16: Impressie fysieke knip op de Molenweg

ook niet in rijden. Door de afsluiting ten westen van de Veldkampweg te situeren blijven de woningen vanaf de zijde van Epe bereikbaar met de auto, terwijl Anna's Hoeve bij het landgoed Tongeren blijft betrokken.

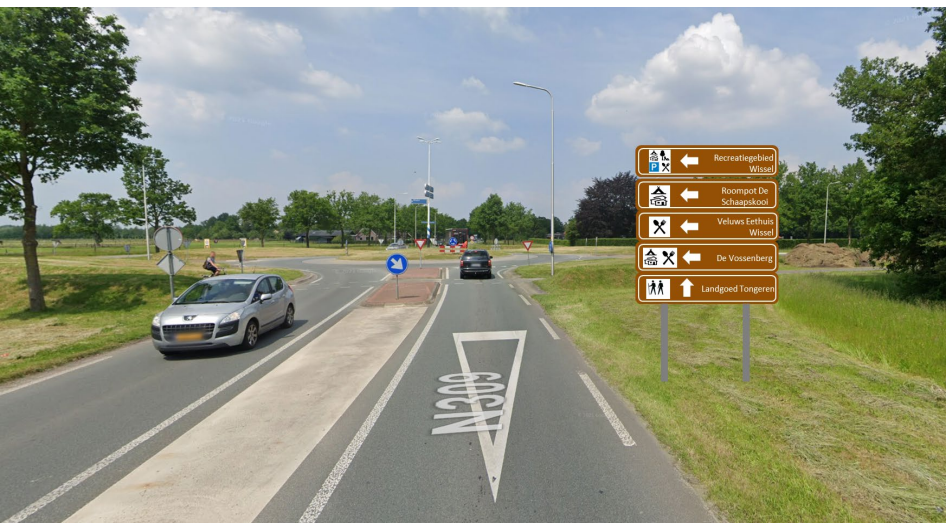
VOORDELEN	NADELEN
Doorgaande route via Wissel niet meer mogelijk: minder gemotoriseerd verkeer op Molenweg-west	Mogelijk extra verkeer op andere wegen (Oost Ravenweg bijvoorbeeld), daarvoor aanvullende maatregelen gewenst
Meer ruimte voor fietsers en wandelaars op autoluwe weggedeelte	Enige omrijdafstand voor bewoners (en bezoekers) van omgeving van de Molenweg die naar het westen willen rijden
Kans op ontmoetingen tussen tegemoetkomende voertuigen in smalle wegdeel neemt af	Vindbaarheid bestemmingen: daarvoor extra bewegwijzering nodig
Reistijd richting de recreatieparken blijft gelijk (via de N309 en Paalbeekweg rijdt vlotter en daardoor geen extra reistijd)	(Fysiek) weren van motoren is lastig

Tabel 1: Voor- en nadelen fysieke knip Molenweg

#### 4.1.2 Afsluitingen op en rondom Oost Ravenweg

Als aanvullende maatregel op de fysieke knip op de Molenweg is bedacht om ook afsluitingen te maken op de Oost Ravenweg, Ericaweg en Koeweg. Deze maatregel is al langer een wens vanuit bewoners. Om te voorkomen dat bij het opheffen van de doorgaande route op de Molenweg extra verkeer via deze routes zal gaan rijden, wordt deze maatregel extra belangrijk. Omdat deze (deels onverharde) wegen niet geschikt zijn als toegangsrouten richting de

recreatiebedrijven, is er in het maatregelenplan gekozen voor aanvullende afsluitingen in de vorm van een geslotenverklaring op de Oost Ravenweg, Koeweg en Ericaweg.



Figuur 17: Impressie extra bewegwijzering bij rotonde N309 - Paalbeekweg

VOORDELEN	NADELEN
Gebied is geheel afgesloten voor verkeer, alleen Paalbeekweg blijft toegangsweg en daarnaast zijn er geen sluiproutes mogelijk	Mogelijke toename autoverkeer op Paalbeekweg / Molenweg (oost)
Bestemmingsverkeer (Hotel Witte Berken) blijft vanaf noordzijde bereikbaar (ook voor bevoorrading)	Inrijden van voertuigen met alleen bebording (zonder fysieke afsluiting) niet volledig te voorkomen
Verkeersintensiteiten op deze wegen nemen naar verwachting af, wat gunstig is voor de leefbaarheid en (fiets)veiligheid	Duidelijke routeverwijzingen nodig om zoekverkeer en 'vastrijden' te voorkomen. Dit gebied wordt 'doodlopend' voor autoverkeer

Tabel 2: Voor- en nadelen geslotenverklaringen Oost Ravenweg, Ericaweg, Koeweg

#### 4.1.3 Verbeteren bewegwijzering

Door het opheffen van de doorgaande functie van de Molenweg, is het nodig dat de bedrijvigheid in Wissel bereikbaar en vindbaar blijft ook in de nieuwe situatie. Met name bij de Oost Ravenweg en de Le Chevalierlaan moet voorkomen worden dat verkeer met bestemming aan de oostzijde van Wissel hierin rijdt, zodat men zich niet 'vastrijdt' bij een afsluiting. Dit kan verduidelijkt worden door middel van zogenaamde toeristische en recreatieve objectbewegwijzering, ofwel bruine strookborden die de functies van Wissel vanaf de N309 in beide richtingen aanduiden. Hier kunnen de recreatieve bestemmingen uit Wissel worden aangeduid en wordt de route herkenbaar voor het verkeer dat hier heen wil. Zo kan bij de kruispunten op de N309 extra



Figuur 18: Impressie verbeteren vindbaarheid parkeerplaats Wissels Veen

bewegwijzering worden geplaatst, zoals de impressie in figuur 17 toont. Deze maatregel moet in samenspraak met de provincie Gelderland, als wegbeheerder, worden afgestemd.

#### 4.1.4 Verbeteren vindbaarheid parkeerlocaties

Om verkeers- of parkeeroverlast van wandelaars aan de Molenweg te voorkomen en duidelijkheid te bieden over waar men in het gebied wél mag parkeren, is het gewenst om de aanwezige parkeerlocaties in het gebied beter aan te duiden. De parkeerterreinen op het kruispunt Boerweg-Veenweg en bij het Van Manenspad zijn bedoeld om recreanten en wandelaars in het Wissels Veen of op Landgoed Tongeren te faciliteren. Ook het parkeerterrein bij het sportpark aan de Ericaweg kan benut worden door bezoekers in het gebied. Om ongewenst parkeren op andere locaties te voorkomen wordt extra bewegwijzering naar de parkeerterreinen geplaatst, zodat bezoekers goed verwezen worden naar deze locaties. Zie figuur 18 voor een impressie van een mogelijke maatregel.

VOORDELEN	NADELEN
Minder zoekverkeer	Mogelijk is uitbreiden terrein gewenst
Tegengaan parkeeroverlast	Aantrekkelijk effect voor recreanten
Voorkomen schade aan bermen	

Tabel 3: Voor- en nadelen opwaarderen parkeerterreinen Wissels Veen

#### 4.1.5 Eénrichtingsverkeer Burgweg

De Burgweg is een smalle weg, waarop bewoners wensen de overlast van het 'sluip'verkeer te verminderen. Naar wens van de bewoners wordt daarom voorgesteld om hier een éénrichtingsweg van te maken en als alternatieve optie kan ook hier een fysieke knip worden toegepast. Deze maatregel heeft betrekking op het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Burgweg. Door



het smalle profiel van deze weg is het voor verkeer onderling moeilijk elkaar te passeren en daardoor kunnen fietsers in de verdrukking komen en ontstaat schade aan de naastgelegen bermen.

Een oplossing voor het voorkomen van schade aan bermen is het instellen van éénrichtingsverkeer. Uit gesprekken met bewoners aan de Burgweg blijkt dat de voorkeur dan uitgaat naar het inrijden vanaf de Paalbeekweg in verband met het (subjectief) onveilige kruispunt met de Burgweg. Een fysieke afsluiting is als alternatieve oplossing genoemd. De effectiviteit van beide maatregelen verschilt, maar ook de nadelige effecten zijn verschillend. Verkeerskundig zijn beide maatregelen mogelijk om de problematiek van sluipverkeer en schade aan de bermen te verminderen.

VOORDELEN	NADELEN
Minder sluipverkeer	Sluipverkeer in één richting nog mogelijk
Voorkomen ontmoetingen gemotoriseerd tegemoet komend verkeer	Doorgaand landbouwverkeer via Wisselseweg-Papenstraat i.p.v. Kerkstraat
Voorkomen schade aan bermen	Omrijdbewegingen voor bereiken van percelen
	Handhaafbaarheid: kans op overtreders
	Kans op hogere snelheid: aanvullende snelheidsremmende maatregelen mogelijk nodig

Tabel 4: Voor- en nadelen éénrichtingsverkeer Burgweg

VOORDELEN	NADELEN
Geen sluiptverkeer meer, hoeveelheid verkeer neemt af	Verminderde bereikbaarheid en vindbaarheid percelen
Minder ontmoetingen tegemoet komend gemotoriseerd verkeer	Omrijdafstand bewoners, bezoekers en gebruikers van percelen
Minder schade aan bermen	Doorgaand landbouwverkeer via Wisselseweg-Papenstraat i.p.v. Burgweg-Kerkstraat

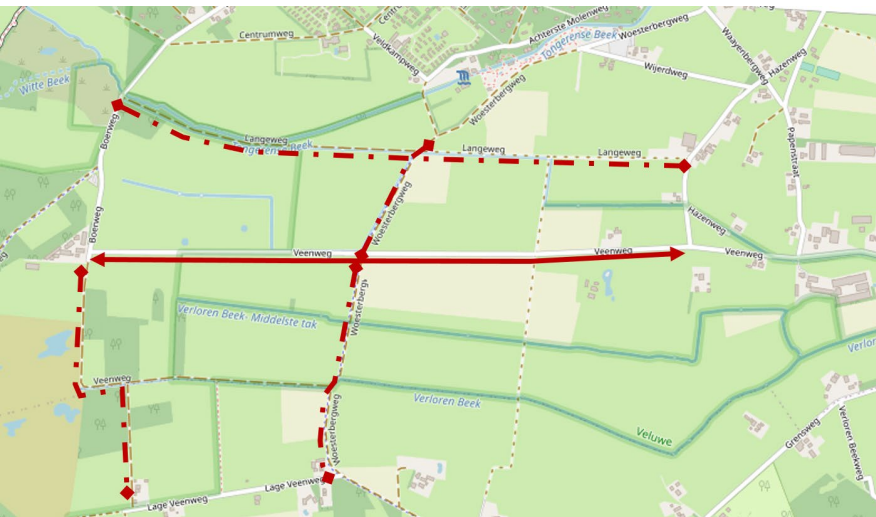
Tabel 5: Voor- en nadelen Fysieke knip Burgweg

#### 4.1.6 Gesloten verklaringen rondom de Veenweg

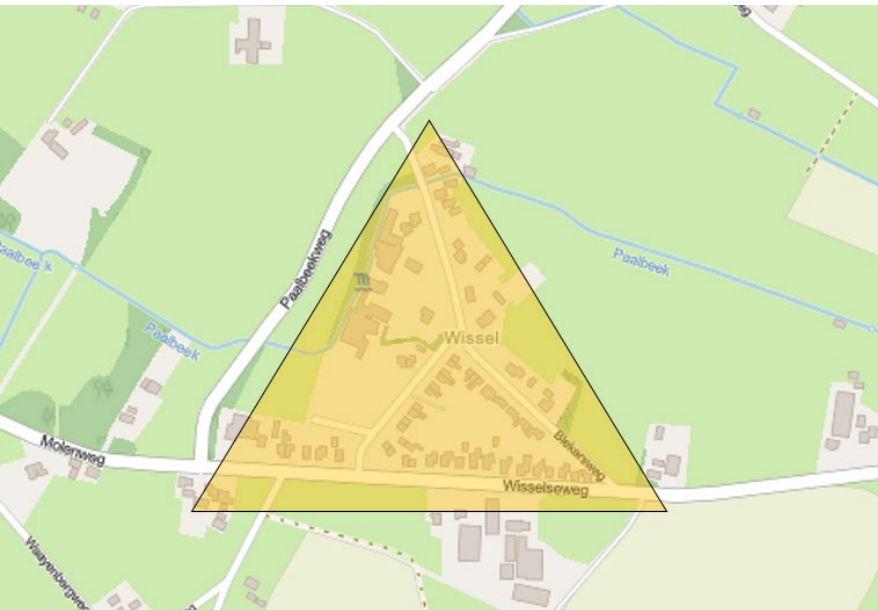
Aan de zuidzijde van het gebied speelt de ontwikkeling van het Wissels Veen een belangrijke rol in de opgenomen verkeersmaatregelen. Rondom de Veenweg worden enkele wegen afgesloten voor (doorgaand) autoverkeer, om daarmee meer ruimte te bieden aan (het beleven van) de natuur van dit unieke gebied. Ook wordt een wandelpad gerealiseerd vanaf camping de Vossenbergh naar het Wissels Veen, zo mogelijk langs de Boerweg. Op verschillende wegvakken wordt een geslotenverklaring ingesteld voor doorgaand autoverkeer; zie ook figuur 19. Dit heeft betrekking op de volgende wegen:

- Langeweg (vanaf de Boerweg tot aan de Hazenweg);
- Woesterbergweg (net voorbij de kruising met de Achterste Molenweg);
- Woesterbergweg (ten noorden en zuiden van kruising met Veenweg);
- Woesterbergweg (net voor de kruising met Lage Veenweg);
- Lage Veenweg (ten noorden van Lage Veenweg 4)

Deze geslotenverklaringen worden met behulp van borden aangeduid. Bestemmingsverkeer ten behoeve van de aanliggende percelen blijft mogelijk. De Veenweg blijft als route voor autoverkeer beschikbaar. Met deze maatregel wordt het gemotoriseerd verkeer door het natuurgebied geclusterd waar dit kan



Figuur 19: Geslotenverklaringen rondom Veenweg (stippellijnen) (Veenweg blijft open)



Figuur 20: Beoogde bebouwde kom Wissel

en beperkt waar het voor de natuur minder gewenst is. Dat noemen we recreatief zoneren.

## 4.2 Lange termijn maatregelen

### 4.2.1 Bebouwde kom Wissel

Een maatregel voor het vergroten van de verkeersveiligheid en het omlaag brengen van de snelheid op de Wisselseweg, is het instellen van een bebouwde kom in Wissel. Door het aanwijzen van een bebouwde kom kan de maximumsnelheid in het woongebied van Wissel worden teruggebracht naar 30 km/u. De huidige bebouwingsdichtheid van Wissel voldoet nagenoeg aan de benodigde percentages volgens de landelijke richtlijn voor het instellen van een bebouwde kom. Doordat er nog enkele woningen in Wissel bij komen, wordt ingeschat dat het aanwijzen van Wissel als bebouwde kom kansrijk is.

Bij de bebouwde kom horen zoneovergangen, die worden aangeduid met komborden. Ook kunnen snelheidsremmende maatregelen de overgang benadrukken. Bijpassend kenmerk van een bebouwde kom, is de ruimte voor voetgangers door een verhoogd voetpad met trottoirbanden. Daarmee krijgt de Wisselseweg de uitstraling van een verblijfsgebied binnen de bebouwde kom.

VOORDELEN	NADELEN
Handhaafbaarheid snelheid	Haalbaarheid bebouwde kom niet definitief
Lagere snelheid (60 naar 30)	Meer hinder voor landbouwverkeer
Scheiden voetgangers van overig verkeer	Inpasbaarheid nieuw profiel in huidige situatie
Onaantrekkelijker als doorgaande route	

Tabel 6: Voor- en nadelen bebouwde kom Wissel



Figuur 21: Impressie bebouwde kom Wissel en fietsstraat met voetpad



Figuur 22: Referentiebeeld halfverhard voetpad langs de weg

#### 4.2.2 Fietsstraat Molenweg en Wisselseweg

Om de veel gebruikte fietsroute via de Molenweg en Wisselseweg een uitstraling te geven die past bij een verblijfsgebied, maar daarbij ook meer ruimte en prioriteit geeft aan de fietsers, is bedacht de Molenweg en Wisselseweg om te vormen tot een fietsstraat. Dit kan zowel binnen de (toekomstige) bebouwde kom van Wissel als daarbuiten worden ingericht. Door het instellen van een fietsstraat op dit traject, is het mogelijk om én de fietsers voorop te stellen én het gemotoriseerde verkeer af te remmen. De auto's zijn hier te gast.

VOORDELEN	NADELEN
Meer ruimte en duidelijke plaats op de weg voor fietsers	Routing landbouwverkeer liever niet via fietsstraat, bij voorkeur via N309
Minder verschil in snelheid tussen modaliteiten	Gedrag motorvoertuigen buiten hoogseizoen (bij weinig fietsers)
Motorvoertuigen minder snel geneigd om in te halen	Inpasbaarheid profiel
Lagere rijnsnelheid motorvoertuigen	

Tabel 7: Voor- en nadelen fietsstraat Molenweg en Wisselseweg

#### 4.2.3 Voetpad Molenweg en Boerweg

Als toevoeging op de bebouwde kom in Wissel en de fietsstraat op de Molenweg en Wisselseweg, is ook gekeken naar het faciliteren van goede loopinfrastructuur in het gebied rond de recreatieparken. Hierbij is bedacht om door middel van halfverharding een (verhoogd) voetpad te realiseren naast de rijbaan van de Molenweg en de Boerweg. Zo krijgen voetgangers hun eigen ruimte en hoeven ze niet meer in de berm door het gras te lopen.



Figuur 23: Verduidelijken kruispunten Wissel

#### 4.2.4 Snelheidsremmende maatregelen: kruispuntplateaus

Voor de langere termijn is het ook gewenst dat alle kruispunten in het gebied uniform ingericht zijn conform de richtlijnen. Dit houdt in dat markeringen, bebording, voorrangregelingen en uitzicht op kruisende wegen verbeterd wordt. Bestaande kruispuntplateau's blijven behouden. Daarnaast kan op enkele andere kruispunten een verhoogd plateau worden toegevoegd. Deze verduidelijken de (gelijkwaardige) voorrangssituatie en vergroten de aandacht voor het kruispunt. Bovendien heeft dit een snelheidsremmend effect voor het rechtdoorrijdende verkeer. Bij dicht op elkaar gelegen kruispunten kunnen schijnplateau's worden aangelegd. Deze zijn niet verhoogd, maar hebben wel de visuele kenmerken ervan. Figuur 23 toont de beoogde locaties van nieuwe (schijn)plateaus.

VOORDELEN	NADELEN
Effectieve snelheidsremmende maatregelen	Hinder voor landbouwvoertuigen en hulpdiensten
Verbetering verkeersveiligheid bij kruispunten	Kans op geluids- en trillingshinder
Verduidelijking (gelijkwaardige) voorrangssituatie	

Tabel 8: Voor- en nadelen kruispuntplateaus

#### 4.2.5 Verharden van zandwegen



Een andere lange termijn maatregel is om nader onderzoek uit te voeren naar de haalbaarheid om enkele zandwegen te verharden. Hoewel het verharden van zandwegen in principe niet wordt gedaan, is het voor de bereikbaarheid van de recreatiebedrijven in dit gebied mogelijk toch gewenst. Voor de bevoorrading en bedrijfsvoering van de recreatieparken is een verharde toegangsweg gewenst naar de parken de Vossenbergh, de Veldkamp, de Schaapskooi en Remboe Village. Het gaat dan om het verharden van de Achterste Molenweg (laatste stuk voor de Veldkampweg) en Veldkampweg (tot aan Centrumweg) en de Centrumweg (van de Vossenbergh tot aan de Schaapskooi). Het derde deel gaat om het verharden van de Koeweg, vanaf de Oost Ravenweg tot aan de inrit van Remboe Village. Het verharden van deze wegen hoeft niet per definitie in asfalt of beton te worden uitgevoerd. Om het natuurlijke karakter van dit gebied te behouden kan gekeken worden naar alternatieven. Verharding is wel benodigd in verband met de stofvorming en het voorkomen van gaten en plassen in deze onverharde wegen. In de huidige situatie zijn de wegen zowel bij droog als bij nat weer soms onbegaanbaar en ondervinden de bedrijven hier hinder van. Ook is dit nadelig voor wandelaars en fietsers in het gebied.

VOORDELEN	NADELEN
Beter begaanbare wegen, ook voor zwaarder verkeer	Mogelijke toename gemotoriseerd verkeer op deze route
Duidelijkheid in routing bestemmingen	Charme van de zandwegen verdwijnt
Voorkomen stofvorming in zomer	Kostbare maatregel
Veiliger voor fietser en wandelaars	
Minder (vaak) onderhoud aan de wegen nodig	

Tabel 9: Voor- en nadelen verharden zandwegen



Figuur 24: Impressie verhard fietspad Woesterbergweg richting Vaassen

#### 4.2.6 Vervangen zandweg Veenweg door wandelpad

Als gevolg van de landschappelijke aanpassing ten westen van de Veenweg zal het gedeelte Veenweg, dat nu zandweg is, worden verlaagd zodat het water van west naar oost over maaiveld kan stromen. In de plaats van de huidige zandweg zal hier een wandelpad komen door het nieuwe natuurgebied.

#### 4.2.7 Verharden fietspad Woesterbergweg

De Woesterbergweg Vanaf de Langeweg is ook onderdeel van het bestaande fietsknooppunten netwerk van dit gebied. Ter bevordering van deze fietsroute zal een nieuw verhard fietspad komen op dit wegvak van de Woesterbergweg. Hiermee ontstaat er een betere en comfortabele fietsverbinding vanaf Wissel in de richting van Schaveren. Het verharde fietspad zal in twee richtingen te berijden zijn. Zie figuur 24 voor een impressie van een verhard fietspad op de Woesterbergweg.

VERKEER INFRA MOBILITEIT



**Megaborn**

techniek met beleid

---

bezoekadres

Steenweg 17b • 4181 AJ Waardenburg  
Linie 608 • 7325 DZ Apeldoorn  
Brieltjenspolder 28b • 4921 PJ Made  
Hanzeweg 21 • 2803 MC Gouda

---

correspondentieadres

Postbus 56 • 4180 BB Waardenburg

---

contact

0418 654900

info@megaborn.com

www.megaborn.com