

60 km/uur en fietsveilige inrichting Bekkenhaarsweg (Hoge Hexel)

Reactienota

Uitvoeringsproject Mobiliteitsplan

Informatiepagina

2

Titel:	60 km/uur en fietsveilige inrichting Bekkenhaarsweg (Hoge Hexel) <i>Reactienota</i>
Status	Definitief
Datum:	Juli 2025
Opgesteld door:	Afdeling Ruimtelijk Beheer en Realisatie Cluster Verkeer en Mobiliteit

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1. Aanleiding	4
1.2. Wat is het plan in hoofdlijnen?	4
1.3. Wat staat er in deze reactienota?	4
2. Beantwoording reacties/vragen	5
3. Wijzigingen op het ontwerp	13

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Op donderdag 17 april is het een informatiebijeenkomst gehouden over de herinrichtingsplannen voor de Bekkenhaarsweg (Hoge Hexel), tussen de provinciale weg N751 (Hexelseweg) en de gemeentegrens (gemeente Twenterand). Tijdens deze informatiebijeenkomst hebben omwonenden, belanghebbenden, belangenorganisaties (onder andere VVN, ouderenbonden) en geïnteresseerden kennis kunnen nemen van het plan.

1.3. Wat staat er in deze reactienota?

Tijdens (en na) de informatiebijeenkomst konden reacties worden gegeven op het plan. Al deze reacties zijn verzameld en beoordeeld. In deze reactienota is op alle reacties een antwoord geformuleerd en aangegeven of dit heeft geleid tot een wijziging van het plan.

1.2. Wat is het plan in hoofdlijnen?

Wat is het plan in hoofdlijnen?

- Het aanbrengen van brede rode fietsstroken
- Het realiseren van snelheidsremmende maatregelen op de kruispunten:
 - Bekkenhaarsweg – Bekkenhaarszijweg
 - Bekkenhaarsweg – Muldersdijk
 - Bekkenhaarsweg – Sliepersdijk - Haarboersweg (bestaand – vernieuwen - uitbreiden)
- Het realiseren van 2 of 3 plateaus op de volgende wegvakken:
 - Tussen N751 (Hexelseweg) en Bekkenhaarszijweg (2x)
 - Tussen Sliepersdijk en gemeentegrens
- Het opheffen van de voorrangsregeling op kruispunten (verkeer van rechts heeft voorrang)

2. Beantwoording reacties/vragen

In onderstaande tabel zijn de reacties beschreven die tijdens de informatie-avond zijn gegeven. Daarnaast hebben wij ons antwoord daarop beschreven en of de reactie hebben geleid tot wijzigingen van het plan.

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
1	Zicht op kruising	In het algemeen is er sprake van voldoende zicht voor weggebruikers. In de huidige situatie kunnen we ons voorstellen dat het zicht wat beperkt is. Dit komt mede door de snelheid van het passerende verkeer. Automobilisten hoeven in de huidige situatie niet af te remmen voor het kruispunt. Er geldt namelijk een voorrangsregeling. In de vernieuwde situatie realiseren we op de kruispunten plateaus. Dit betekent dat automobilisten moeten afremmen. Dit wordt daarnaast ook duidelijk door het onderbreken van de fietssuggestiestroken bij de kruispunten. De Muldersdijk ligt wat lager. Hier kijken we of we de bosschages op de hoek van het kruispunt kunnen bij snoeien.	Nee
2	Vrijliggend fietspad	De Bekkenhaarsweg is een weg met een verbindende functie in het buitengebied. De combinatie van de hoeveelheid autoverkeer/landbouwverkeer en fietsverkeer vragen wel om aanvullende maatregelen. Dit doen we door brede rode fietssuggestiestroken aan te brengen. Er is geen ruimte voor een vrijliggend fietspad. Hiervoor zullen veel gronden achter de bomen moeten worden aangekocht en de aanlegkosten zijn erg hoog. Hiervoor zijn geen financiën beschikbaar.	Nee
3	Wij zouden graag meer verlichting hebben (en goed werkend)	In het buitengebied hebben we het beleid dat er alleen oriëntatieverlichting aanwezig is op de kruispunten. Dat is in de huidige situatie ook zo. De bestaande verlichting wordt nagekeken en waar nodig gerepareerd of vernieuwd.	Nee
4	Wat mij betreft mag er best 1 of 2 drempels minder in	Er worden geen drempels gerealiseerd, maar plateaus. Dit betekent dat er een horizontaal bovenvlak aanwezig is. Dit is voor landbouw-/vrachtverkeer comfortabeler. Om een	Ja

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
		snelheidsregime van 60 km/uur redelijkerwijs geloofwaardig te laten zijn 'moet' er ongeveer om de 500 meter een snelheidsremmende maatregel aanwezig zijn. Tijdens de informatieavond is ook geopperd om meer snelheidsremmende maatregelen te treffen. Naar aanleiding van alle opmerkingen hebben we aanpassingen gedaan aan de locaties van de wegvakplateaus. Hierdoor ontstaat een betere verdeling over de totale weg.	
5	Graag grasbetonsteen langs gehele weg, afgelopen herfst/winter met al die regen, zag de berm er niet uit.	Tijdens het groot onderhoud, dat gelijktijdig wordt uitgevoerd, worden de bermen opnieuw aangevuld en aflopend aangelegd naar de bermsloot. Op een aantal stukken worden in de bochten en ook bij de kruispunten wel grasbetonstenen aangelegd.	Nee
6	Liever toch een voorrangsweg laten	Op erftoegangswegen (in het buitengebied) in het gebruikelijk om geen voorrangsregeling in te stellen op de kruispunten. Hiermee worden automobilisten 'bewust' gedwongen om rond de kruispunten hun snelheid te verminderen. Door de combinatie met de plateaus op de kruispunten wordt het afremmen ook fysiek 'afgedwongen'. Daarnaast is de eenduidigheid in het land, de regio en gemeente hierbij belangrijk. Op alle wegen met een snelheidsregime van 60 km/uur geldt in principe dat verkeer van rechts voorrang heeft.	Nee
7	Op de plateau's goed de zichtpunten in de gaten houden. Daar staan veel bomen en bossen	Langs de Bekkenhaarsweg staan veel bomen. Ook bij de kruispunten. Door op de kruispunten plateaus te realiseren, verlagen we de snelheid van het passerende verkeer. Hierdoor is er meer tijd om op elkaar te anticiperen. Waar nodig zullen we ook kijken of we de bosschages op de hoeken van de kruispunten kunnen bij snoeien.	Nee
8	Graag niet extra drempels aanbrengen tussen Bekkenhaarszijweg en Muldersdijk i.v.m. geluidsoverlast woningen rechte stuk	Om een snelheidsregime van 60 km/uur redelijkerwijs geloofwaardig te laten zijn 'moet' er ongeveer om de 500 meter een snelheidsremmende maatregel aanwezig zijn. Tijdens de informatieavond is ook geopperd om meer snelheidsremmende maatregelen te treffen. Naar aanleiding van alle opmerkingen hebben we aanpassingen gedaan aan de locaties van de wegvakplateaus. Hierdoor ontstaat een betere verdeling over de totale weg. We realiseren ook een wegvakplateau op het gedeelte tussen de Bekkenhaarszijweg en de Muldersdijk. Dit plateau komt op het deel te liggen tussen de huisnummers 30 en 32. Op dit deel is de afstand naar de woningen voldoende groot, waardoor eventuele overlast zoveel als mogelijk wordt beperkt.	Ja
9	Eens met drempel kruising Bekkenhaarszijweg en Muldersdijk	-	Nee

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
10	Voorkeur totale zware vrachtverkeer mega tractoren omleiden --> voorkomen zwaar transport Bekkenhaarsweg	De Bekkenhaarsweg heeft een verbindende functie in het buitengebied van onze gemeente. Daarnaast heeft de weg en omliggende wegen een belangrijk functie voor de landbouw. Het wettelijke vracht- en landbouwverkeer is daarom niet mogelijk.	Nee
11	Dringend verzoek: langs beide kanten van de weg graskeien leggen. Niet alleen in bocht en bij plateau	Tijdens het groot onderhoud, dat gelijktijdig wordt uitgevoerd, worden de bermen opnieuw aangevuld en aflopend aangelegd naar de bermstrook. Op een aantal stukken worden in de bochten en ook bij de kruispunten wel grasbetonstenen aangelegd.	Nee
12	Verlichting draagt ook bij aan veiligheid	In het buitengebied hebben we het beleid dat er alleen oriëntatieverlichting aanwezig is op de kruispunten. Dat is in de huidige situatie ook zo. De bestaande verlichting wordt nagekeken en waar nodig gerepareerd of vernieuwd.	Nee
13	Muldersdijk wordt ook weg van rechts. Vanwege bomen moeilijk te overzien of er verkeer van rechts komt. Onoverzichtelijk kruispunt.	In de huidige situatie kunnen we ons voorstellen dat het zicht wat beperkt is. Dit komt mede door de snelheid van het passerende verkeer. Automobilisten hoeven in de huidige situatie niet af te remmen voor het kruispunt. Er geldt namelijk een voorrangregeling. In de vernieuwde situatie realiseren we op de kruispunten plateaus. Dit betekent dat automobilisten moeten afremmen. Dit wordt daarnaast ook duidelijk door het onderbreken van de fietssuggestiestroken bij de kruispunten. De Muldersdijk ligt wat lager. Hier kijken we of we de bosschages op de hoek van het kruispunt kunnen bij snoeien.	Nee
14	Plateau bij Bekkenhaarszijweg risico omdat zandpad niet wordt beschouwd als weg van rechts. Immers nu zandpad.	De Bekkenhaarszijweg (in zuidwestelijke richting) is een onverharde weg. Dit is ook een niet doorgaande weg voor gemotoriseerd verkeer. We hebben het ontwerp aangepast. De aansluiting van deze weg is nu zo vormgegeven dat het een onverharde aansluiting blijft. Hierdoor geldt voor deze zijweg geen 'voorrang van rechts'.	Ja
15	Plateau tussen Bekkenhaarsweg en Hexelseweg niet nodig!	Om een snelheidsregime van 60 km/uur redelijkerwijs geloofwaardig te laten zijn 'moet' er ongeveer om de 500 meter een snelheidsremmende maatregel aanwezig zijn. Op en rond het kruispunt Hexelseweg (N751) – Bekkenhaarsweg zijn de snelheden hoog. Dit komt mede omdat de weg daar erg breed is. We kiezen er daarom voor om vlak voor het kruispunt met de Hexelseweg (N751) een wegvakplateau aan te leggen. Dit als een soort 'entree' van het gebied. Het bedoelde plateau komt daarmee te vervallen	Ja
16	Tussen Bekkenhaarszijweg en Muldersdijk extra drempel + tussen Muldersdijk en Sliepersdijk ook een drempel extra	Om een snelheidsregime van 60 km/uur redelijkerwijs geloofwaardig te laten zijn 'moet' er ongeveer om de 500 meter een snelheidsremmende maatregel aanwezig zijn. Naar aanleiding van alle opmerkingen hebben we aanpassingen gedaan aan de locaties van de wegvakplateaus. Hierdoor ontstaat een betere verdeling over de totale weg. We realiseren ook een wegvakplateau op het gedeelte tussen de Bekkenhaarszijweg en de Muldersdijk. Dit plateau komt op het deel te liggen tussen de huisnummers 30 en 32. Op dit	Ja

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
		deel is de afstand naar de woningen voldoende groot, waardoor eventuele overlast zoveel als mogelijk wordt beperkt. Op het wegvak tussen de Muldersdijk en de Sliepersdijk leggen we geen extra wegvakplateau aan. Op dit deel staan relatief veel woningen en is de afstand naar de woningen kleiner.	
17	Bekkenhaarszijweg --> doodlopend stuk (onverharde weg): ook voorrangsregeling?	De Bekkenhaarszijweg (in zuidwestelijke richting) is een onverharde weg. Dit is ook een niet doorgaande weg voor gemotoriseerd verkeer. We hebben het ontwerp aangepast. De aansluiting van deze weg is nu zo vormgegeven dat het een onverharde aansluiting blijft. Hierdoor geldt voor deze zijweg geen 'voorrang van rechts'.	Ja
18	Verschrikkelijk al die heuvels! Doe een fietspad ernaast. Ruimte genoeg!	Om een snelheidsregime van 60 km/uur redelijkerwijs geloofwaardig te laten zijn 'moet' er ongeveer om de 500 meter een snelheidsremmende maatregel aanwezig zijn. Tijdens de informatieavond is ook geopperd om meer snelheidsremmende maatregelen te treffen. Voor een vrijliggend fietspad is daarnaast ook een veilige tussenberm nodig. De benodigde ruimte tussen de rijbaan en de aanwezige bomen is hiervoor niet voldoende. De gronden aan de achterzijde van de bomen zijn niet in eigendom van de gemeente en gaan veelal door voortuinen.	Nee
19	Let op: drempels + landbouwverkeer is geen succes!	De snelheid van het gemotoriseerde verkeer is in de huidige situatie enorm hoog. Deze willen graag verminderen. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Drempels en plateau zijn hiervoor de meest efficiënte maatregelen. We passen wegvakplateaus toe. Dit betekent dat we een horizontaal bovenvlak toepassen. Dit is comfortabeler voor landbouwvoertuigen. Op de kruispunten is het horizontale bovenvlak groter. Landbouwvoertuigen ondervinden bij het passeren van 8 cm hoge plateaus nauwelijks problemen, in tegenstelling tot bij 12 cm hoge plateaus.	Nee
20	Zandpad heeft geen voorrang	De Bekkenhaarszijweg (in zuidwestelijke richting) is een onverharde weg. Dit is ook een niet doorgaande weg voor gemotoriseerd verkeer. We hebben het ontwerp aangepast. De aansluiting van deze weg is nu zo vormgegeven dat het een onverharde aansluiting blijft. Hierdoor geldt voor deze zijweg geen 'voorrang van rechts'.	Ja
21	Fietspad ernaast, berm is breed zat!!!	Voor een vrijliggend fietspad is een bepaalde breedte nodig. Ook voor een veilige tussenberm. De benodigde ruimte tussen de rijbaan en de aanwezige bomen is hiervoor niet voldoende. De gronden aan de achterzijde van de bomen zijn niet in eigendom van de gemeente en gaan veelal door voortuinen.	Nee

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
22	Deze situatie is al eens geweest, ca. 2003, heel kort bestaan --> geldverspilling	De snelheden op de Bekkenhaarsweg zijn erg hoog. De breedte van deze fietsstroken zijn beperkt (maximaal 1,20 meter breed). Deze fietssuggestiestroken bieden fietsers onvoldoende ruimte om een veilige plaats te hebben op de rijbaan. Daarom nemen we maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. We leggen we nieuwe brede rode fietsstroken aan en realiseren snelheidsremmende maatregelen. Hiermee krijgt de Bekkenhaarsweg een verkeersveiligere inrichting.	
23	Wel veel fietsers (school, landbouwvoertuigen)	Een snelheid van 60 km/h (van het gemotoriseerd verkeer) is uit het oogpunt van veiligheid en comfort niet ideaal voor fietsers. Bij een relatief lage intensiteit van het autoverkeer en een rijsnelheid van het gemotoriseerd verkeer die overeenkomt met de maximumsnelheid, kan menging plaatsvinden. Het is daarom belangrijk dat we voldoende snelheidsremming van het gemotoriseerde verkeer creëren. Dit doen we door het aanleggen van (wegvak)plateaus. Deze plateaus zorgen voor snelheidsremming bij landbouw- en vrachtverkeer. Het is belangrijk dat de fietsstroken daarom voldoende breed zijn. Hiermee krijgt de fietsers een prominentere positie op de weg. Daarbij wordt de weg voor bestuurders een visueel een stuk smaller. Dit draagt bij aan de snelheidsverlaging. Met de combinatie van deze maatregelen denken wij een verkeersveiligere inrichting van de Bekkenhaarsweg te realiseren.	Nee
24	Eerste drempel vanaf de Hexelseweg meer richting de Hexelseweg plaatsen (meer van de 1e woning af)	Naar aanleiding van alle opmerkingen hebben we aanpassingen gedaan aan de locaties van de wegvakplateaus. Hierdoor ontstaat een betere verdeling over de totale weg. We kiezen ervoor om vlak voor het kruispunt met de Hexelseweg (N751) een wegvakplateau aan te leggen. Dit als een soort 'entree' van het gebied. Het bedoelde plateau komt daarmee te vervallen.	Ja
25	Onverharde pad Bekkenhaarszijweg verhard met asfalt i.v.m. veel onderhoud door gemeente vanwege gaten en fietsers die komen te vallen	De Bekkenhaarszijweg (in zuidwestelijke richting) is een onverharde weg. Dit is ook een niet doorgaande weg voor gemotoriseerd verkeer. Deze weg biedt toegang tot 2 woningen. We onderhouden deze weg zoals alle onverharde wegen in onze gemeente. We zien geen reden om deze weg te asfalteren.	Nee
26	Verlichting bij kruispunten, het liefst hele weg, huidige verlichting is slecht	In het buitengebied hebben we het beleid dat er alleen oriëntatieverlichting aanwezig is op de kruispunten. Dat is in de huidige situatie ook zo. De bestaande verlichting wordt nagekeken en waar nodig gerepareerd of vernieuwd.	Nee
27	Meer grasbetontegels	Tijdens het groot onderhoud, dat gelijktijdig wordt uitgevoerd, worden de bermen opnieuw aangevuld en aflopend aangelegd naar de bermsloot. Op een aantal stukken worden in de bochten en ook bij de kruispunten wel grasbetonstenen aangelegd.	Nee

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
28	Hexelseweg gele markering	We nemen aan dat wordt bedoeld om op de Hexelseweg (N751) gele markering aan te brengen, zoals ook is gedaan in Daarle. De Hexelseweg (N751) is een provinciale weg. De provincie Overijssel is eigenaar/beheerder van deze weg. Er zijn recent werkzaamheden uitgevoerd in de kern Hoge Hexel. Wij hebben geen inzicht in eventuele groot onderhouds-/herinrichtingsplannen voor deze weg.	Nee
29	Inrit nr.18 --> wordt deze gemarkeerd op gemeenteground	Dit is een bestaande inrit. Bestaande inritten naar woningen/bedrijven worden (opnieuw) aangesloten op de openbare weg.	Nee
30	Fietspad loskoppelen van de weg	Voor een vrijliggend fietspad is een bepaalde breedte nodig. Ook voor een veilige tussenberm. De benodigde ruimte tussen de rijbaan en de aanwezige bomen is hiervoor niet voldoende. De gronden aan de achterzijde van de bomen zijn niet in eigendom van de gemeente en gaan veelal door voortuinen.	Nee
31	Voorrangsweg	Op erftoegangswegen (in het buitengebied) in het gebruikelijk om geen voorrangsregeling in te stellen op de kruispunten. Hiermee worden automobilisten 'bewust' gedwongen om rond de kruispunten hun snelheid te verminderen. Door de combinatie met de plateaus op de kruispunten wordt het afremmen ook fysiek 'afgedwongen'. Daarnaast is de eenduidigheid in het land, de regio en gemeente hierbij belangrijk. Op alle wegen met een snelheidsregime geldt in principe dat verkeer van rechts voorrang heeft.	Nee
32	2003 wegwerkzaamheden wegversmallingen en drempels na half jaar weggehaald	De snelheden op de Bekkenhaarsweg zijn erg hoog. De breedte van deze fietsstroken zijn beperkt (maximaal 1,20 meter breed). Deze fietssuggestiestroken bieden fietsers onvoldoende ruimte om een veilige plaats te hebben op de rijbaan. Daarom nemen we maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. We leggen we nieuwe brede rode fietsstroken aan en realiseren snelheidsremmende maatregelen. Hiermee krijgt de Bekkenhaarsweg een verkeersveiliger inrichting.	Nee
33	Veel voetgangers tussen Vriezenveen en Kiekenbelt	Op wegen in het buitengebied is het niet gebruikelijk om voetgangersvoorzieningen aan te leggen. De aan te leggen fietssuggestiestroken bieden natuurlijk ook voor een deel 'bescherming' aan voetgangers, al lopen ze nog steeds op de rijbaan.	Nee
34	Eerste drempel vanaf Hexelseweg komt midden voor ons inrit waar we veel gebruik van maken	Naar aanleiding van alle opmerkingen hebben we aanpassingen gedaan aan de locaties van de wegvakplateaus. Hierdoor ontstaat een betere verdeling over de totale weg.	Nee

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
		We willen vlak voor het kruispunt met de Hexelseweg (N751) een wegvakplateau aanleggen. Dit als een soort 'entree' van het gebied. Het plateau wordt zo gesitueerd dat de inrit goed gebruikt kan worden. Het is wenselijk om de inrit ook als zodanig aan te leggen. In de huidige situatie is de inrit meer vormgegeven als 'doorsteek' door de berm. Hierover wordt nader contact opgenomen met de eigenaren.	
35	2e drempel komt bij de mestsilo, die is daar overbodig omdat je daar uit een onoverzichtelijke bocht komt vanuit Vriezenveen	Naar aanleiding van alle opmerkingen hebben we aanpassingen gedaan aan de locaties van de wegvakplateaus. Hierdoor ontstaat een betere verdeling over de totale weg. Hierbij kiezen we ervoor om het wegvakplateau tussen de Hexelseweg (N751) en de Bekkenhaarszijweg (bij de bedoelde mestsilo) te laten vervallen.	Ja
36	Als je de wegen van rechts voorrang gaat geven dan mogen de kruisingen ook wel beter overzichtelijk worden	In het algemeen is er sprake van voldoende zicht voor weggebruikers. In de huidige situatie kunnen we ons voorstellen dat het zicht wat beperkt is. Dit komt mede door de snelheid van het passerende verkeer. Automobilisten hoeven in de huidige situatie niet af te remmen voor de kruispunten. Er geldt namelijk een voorrangregeling. In de vernieuwde situatie realiseren we op de kruispunten plateaus. Dit betekent dat automobilisten moeten afremmen. Dit wordt daarnaast ook duidelijk door het onderbreken van de fietssuggestiestroken bij de kruispunten.	Nee
37	En het is niet verstandig om de lantaarnpalen uit te zetten 's avonds, of je moet ze voorzien van sensoren anders wordt het heel gevaarlijk voor fietsers en bromfietseren	In het buitengebied hebben we het beleid dat er alleen oriëntatieverlichting aanwezig is op de kruispunten. Dat is in de huidige situatie ook zo. De bestaande verlichting wordt nagekeken en waar nodig gerepareerd of vernieuwd. 's Avonds en 's nachts brandt de verlichting gewoon.	Nee
38	Volgens ons kunnen jullie er beter een naast liggend fietspad van maken i.v.m. veiligheid	Voor een vrijliggend fietspad is een bepaalde breedte nodig. Ook voor een veilige tussenberm. De benodigde ruimte tussen de rijbaan en de aanwezige bomen is hiervoor niet voldoende. De gronden aan de achterzijde van de bomen zijn niet in eigendom van de gemeente en gaan veelal door voortuinen.	Nee
39	Hier zijn we ervan overtuigd dat deze aankomende aanpassingen de weg niet verbeterd en de veiligheid niet ten goede komt. We zijn bereid om u de situatie hier te laten zien en te bespreken	De snelheden op de Bekkenhaarsweg zijn erg hoog. De breedte van deze fietsstroken zijn beperkt (maximaal 1,20 meter breed). Deze fietssuggestiestroken bieden fietsers onvoldoende ruimte om een veilige plaats te hebben op de rijbaan. Daarom nemen we maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. We leggen nieuwe brede rode fietsstroken aan. Om een snelheidsregime van 60 km/uur redelijkerwijs geloofwaardig te laten zijn 'moet' er ongeveer om de 500 meter een snelheidsremmende maatregel aanwezig zijn. Naar aanleiding van alle opmerkingen hebben we aanpassingen gedaan aan de locaties van de wegvakplateaus. Hierdoor ontstaat een betere	Nee

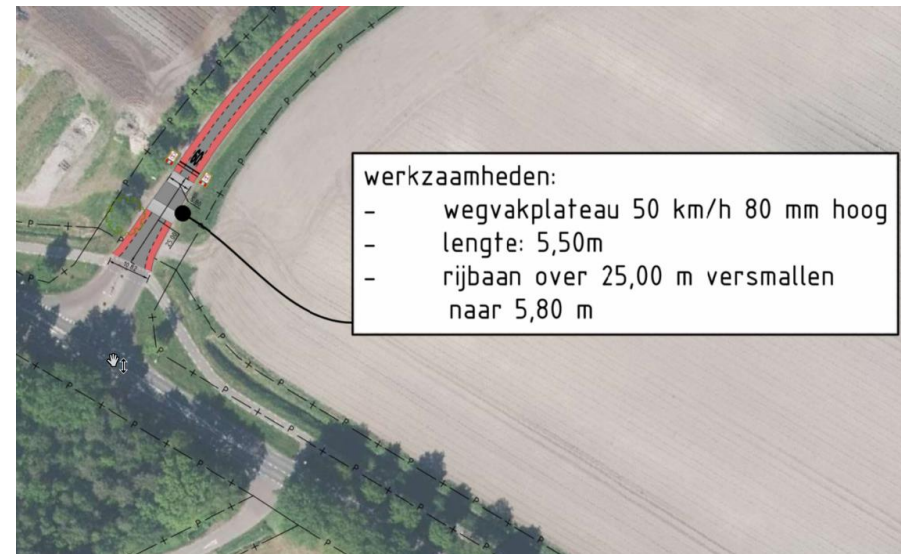
Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
		verdeling over de totale weg. Tijdens de informatieavond is ook geopperd om meer snelheidsremmende maatregelen te treffen.	

3. Wijzigingen op het ontwerp

De reacties zijn allemaal beoordeeld. Een aantal opmerkingen hebben geleid tot wijzigingen in het ontwerp. Hieronder volgt een korte toelichting op de wijzigingen. Een aantal onderdelen zullen in de uitvoering verdere aandacht hebben.

Plateau tussen Hexelseweg (N751) en Bekkenhaarszijweg vervalt

De snelheden op en rond het kruispunt met de Hexelseweg (N751) liggen vrij hoog. We willen daarom vlak voor het kruispunt met de Hexelseweg (N751) wel een wegvakplateau aanleggen. Dit als een soort 'entree' van het gebied. De afstand tussen de wegvakplateaus wordt daarmee wat klein. Daarom kiezen we ervoor om het wegvakplateau tussen de Hexelseweg (N751) en de Bekkenhaarszijweg te laten vervallen.



Voorrangssituatie kruispunt Hexelseweg – Bekkenhaarszijweg gewijzigd – Aansluiting Bekkenhaarszijweg (zuid) blijft onverhard.

De Bekkenhaarszijweg (in zuidwestelijke richting) is een onverharde weg. Dit is ook een niet doorgaande weg voor gemotoriseerd verkeer. We hebben het ontwerp aangepast. De aansluiting van deze weg is nu zo vormgegeven dat het een onverharde aansluiting blijft. Hierdoor geldt voor deze zijweg geen 'voorrang van rechts'.



Realisatie plateau op wegvak tussen Bekkenhaarszijweg en Muldersdijk (tussen huisnummers 30 en 32)

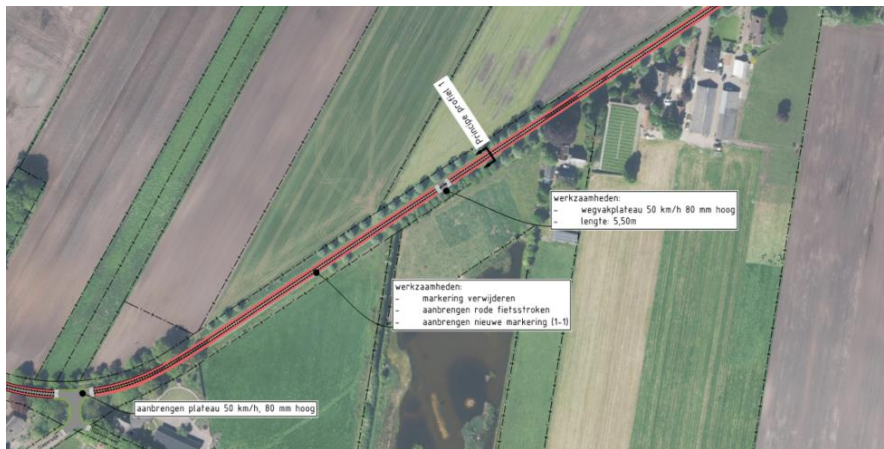
Om een snelheidsregime van 60 km/uur redelijkerwijs geloofwaardig te laten zijn 'moet' er ongeveer om de 500 meter een snelheidsremmende maatregel aanwezig zijn. Naar aanleiding van alle opmerkingen hebben we aanpassingen gedaan aan de locaties van de wegvakplateaus. Hierdoor ontstaat een betere verdeling over de totale weg. We realiseren ook een wegvakplateau op het gedeelte tussen de Bekkenshaarszijweg en de Muldersdijk. Dit plateau komt op het deel te liggen tussen de huisnummers 30 en 32. Op dit deel is de afstand naar de woningen voldoende groot, waardoor eventuele overlast zoveel als mogelijk wordt beperkt.

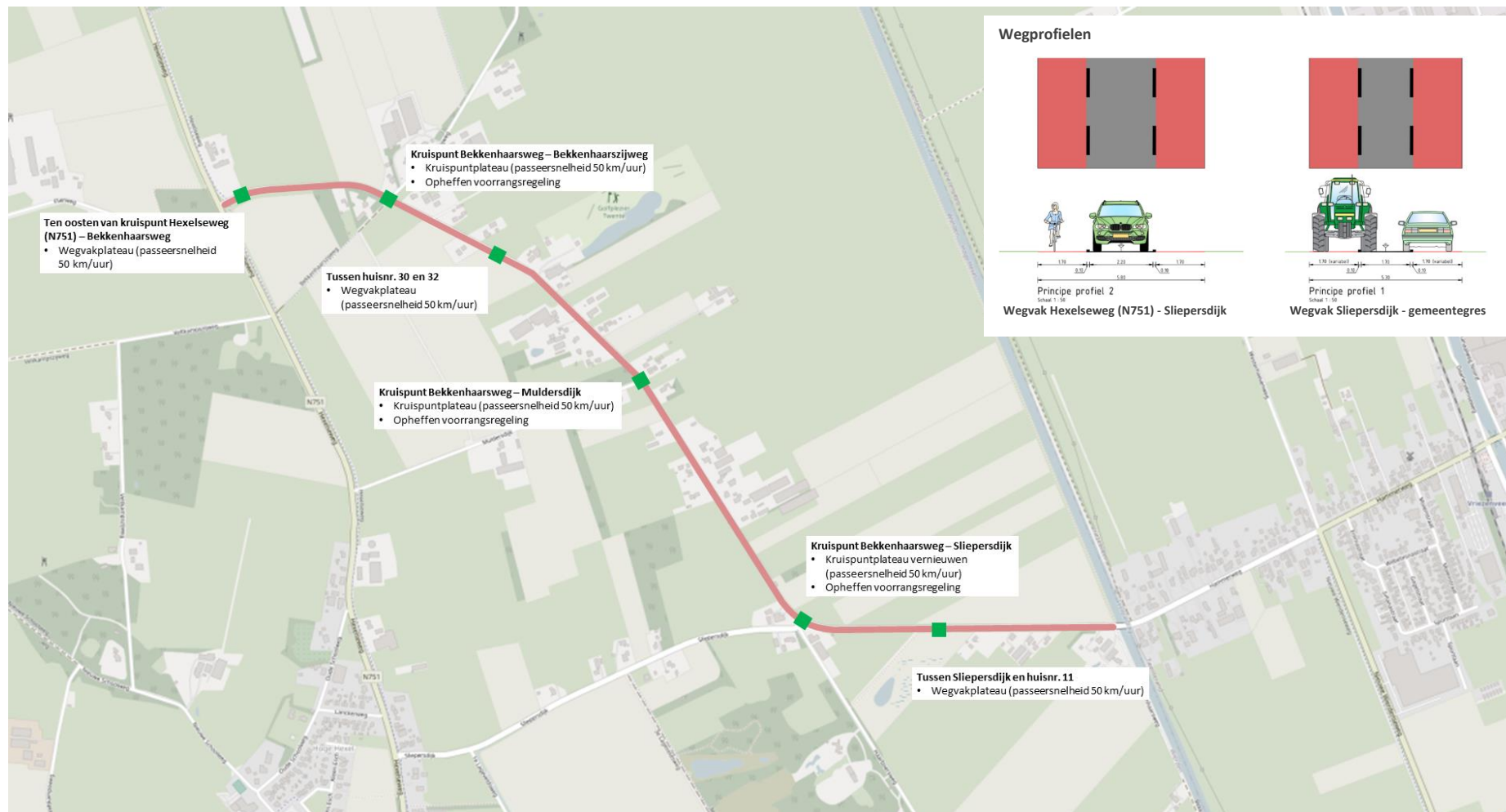
Op het wegvak tussen de Muldersdijk en de Sliepersdijk leggen we geen extra wegvakplateau aan. Op dit deel staan relatief veel woningen en is de afstand naar de woningen kleiner.



Wegvakplateau op het wegvak tussen huisnummer 11 en Sliepersdijk verplaatst.

Het wegvakplateau op het wegvak tussen huisnummer XX en Sliepersdijk wordt iets verplaatst in westelijke richting. De afstand tot de dichtstbij gelegen wordt daarmee iets vergroot.





Figuur 1: Overzicht maatregelen t.b.v. 60 km/uur en fietsveilige inrichting Bekkenhaarsweg