



Datum
18 mei 2026

Zaaknummer
2023-002066

Blad
1 van 37

Reactienota over de voorgestelde herinrichting van de bebouwde kom Oldebroek en aanpassing kruispunten Oude Dijk en IJsselvlietlaan.

Datum
18 mei 2026

Zaaknummer
2023-002066

Blad
1 van 37

Onderwerp

Reactienota over de voorgestelde inrichting van de bebouwde kom Oldebroek en aanpassing van twee kruispunten d.d.
24 februari 2026

Aan

Respondenten

Van

G&U

Ben van Ginkel

Kopie aan



Luchtfoto van Oldebroek

Datum
18 mei 2026

Zaaknummer
2023-002066

Blad
2 van 37

Inhoud

1	Leeswijzer	4
2	Inleiding	4
2.1	Aanleiding	4
2.2	Proces	5
2.2.1	Participatieproces.....	5
2.2.2	Wat wordt er gedaan met de reacties	5
2.3	Communicatie.....	5
3	Gepresenteerde plannen en gestelde vragen.....	6
3.1	Gepresenteerde plannen	6
3.2	Gestelde vragen	6
3.3	Algemeen.....	6
3.4	Rotonde De Hagen - Rustenburgsweg.....	6
3.5	Rustenburgsweg – Spronksweg.....	6
3.6	Spronksweg – Stouwdamsweg.....	7
3.7	Stouwdamsweg – Mheneweg Zuid	7
3.8	Kruispunt Oude Dijk en IJsselvlietlaan.....	7
4	Reacties en antwoorden	8
4.1	Gestelde inrichting bebouwde kom algemeen	8
4.1.1	Rondweg	8
4.1.2	Verkeer.....	8
4.1.3	30 km en 50 Km	11
4.1.4	Handhaving snelheid	11
4.1.5	Zebropaden en oversteekvoorzieningen voor voetgangers.	13
4.1.6	Wegversmallingen.....	13
4.1.7	Parkeerplaatsen algemeen	13
4.2	Wegvak rotonde “de Hagen” – Rustenburgsweg	14
4.2.1	Verlagen snelheid naar 30 km/uur	14
4.2.2	Reactie vanuit de brandweer	14
4.2.3	Versmallen rijbaan	14
4.2.4	Fietspaden en voetpaden.	15

Datum

18 mei 2026

Zaaknummer

2023-002066

Blad

3 van 37

4.2.5	Situatie rotonde “de Hagen”	15
4.2.6	Oversteekplaatsen.	16
4.2.7	Inrichting omgeving.....	17
4.3	Wegvak Rustenburgsweg – Spronksweg.....	18
4.3.1	Fietsstructuur	18
4.3.2	Overige opmerkingen.....	19
4.4	Wegvak Spronksweg – Stouwdamsweg	20
4.4.1	Verlaging maximum snelheid naar 30 km/uur	20
4.4.2	Oversteekplaatsen	20
4.4.3	Verplaatsen bushalte.....	22
4.4.4	Parkeervoorzieningen centrum	23
4.4.5	Aandachtspunten	24
4.4.6	Bereikbaarheid winkels en bedrijven	25
4.5	Wegvak Stouwdamsweg – Mheneweg Zuid (bebouwde komgrens).....	26
4.5.1	Snelheid	26
4.5.2	Weginrichting.....	26
4.5.3	Stouwdamsweg.....	29
4.5.4	Mheneweg Zuid	30
4.5.5	Kosten	32
4.6	Kruispunten Oude Dijk en IJsselvlietlaan.	32
4.6.1	Kruispunt Oude Dijk.....	32
4.6.1.1	Snelheid	32
4.6.1.2	Inrichting.....	33
4.6.2	Kruispunt IJsselvlietlaan	35
4.6.2.1	Snelheid	35
4.6.2.2	Oplossingsrichting	35
	Bijlage 1.....	37

1 Leeswijzer

In de uitnodiging die bewoners per brief hebben ontvangen is een aantal vragen gesteld die bewoners digitaal konden invullen. In deze reactienota staan de binnengekomen reacties. De antwoorden op deze vragen zijn zoveel mogelijk gebundeld per onderwerp/thema. De vragen zijn niet letterlijk overgenomen maar wel is de strekking van de vragen weergegeven. Deze zijn gebundeld per onderwerp.

2 Inleiding

2.1 Aanleiding

De gemeente Oldebroek en provincie Gelderland zetten zich in voor een twee-sporentraject om samen aandacht te blijven houden voor de verkeersveiligheid in (de kern van) Oldebroek.

Dit geldt voor de mogelijke verbeteringen op de korte en middellange termijn.

De gemeente heeft de provincie gevraagd om samen te onderzoeken of op (een deel van) de weg binnen de bebouwde kom aanvullende maatregelen genomen kunnen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarbij kan gedacht worden aan het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km door de weg in te richten volgens de richtlijnen van een gebiedsontsluitingsweg (GOW30).

Voor de lange termijn

De gemeenten Elburg, Oldebroek en Dronten starten gezamenlijk een studie naar de corridor Flevoland-Veluwe, een gebiedsvisie voor onder andere opgaves op het gebied van woningbouw en infrastructuur en hoe deze samen te brengen. Specifiek wordt hierin ook een eventuele aanleg van een rondweg om Oldebroek meegenomen.

Korte en middellange termijn

De lange termijnstudie gaat nog wel enige tijd in beslag nemen. De aanleg van een nieuwe weg neemt in veel gevallen minimaal 20 jaar in beslag. De provincie en de gemeente Oldebroek hebben besloten niet te wachten op deze nieuwe weg en te starten met een onderzoek naar verbeteringen in de bebouwde kom van Oldebroek en op een tweetal kruispunten. Provincie Gelderland heeft de bebouwde kom van Oldebroek ook opgenomen in het huidige coalitieakkoord in de lijst van onveilige wegen.

In dit onderzoek willen we ons met name richten op aanpassingen in de bebouwde kom van Oldebroek. Voor het centrale deel van de bebouwde kom van Oldebroek willen we een stedenbouw- en verkeerskundig plan opstellen van gevel tot gevel.

2.2 Proces

2.2.1 Participatieproces

Provincie en gemeente hebben besloten om voorafgaand aan de start van het ontwerpproces belangstellenden te vragen hoe in hun ogen de bebouwde kom eruit zou moeten komen te zien en waar de gemeente en provincie bij het uitwerken van de plannen rekening mee moeten houden. Op basis van de reacties werken we de plannen verder uit en presenteren deze nogmaals tijdens een nieuwe inloopbijeenkomst.

2.2.2 Wat wordt er gedaan met de reacties

De binnengekomen reacties zijn op 1 april 2026 besproken met vertegenwoordigers van de gemeente Oldebroek, provincie Gelderland en de verkeersadviseur van de Politie Noord Oost Gelderland. De reacties hebben geleid tot het concreet maken van de oplossingsrichtingen die we de komende maanden verder uit gaan werken. In deze reactienota en de beantwoording van de reacties gaan we hier verder op in.

Het staat op dit moment nog niet vast of alle aanpassingen in de bebouwde kom van Oldebroek uiteindelijk worden doorgevoerd. Voor de plannen zijn nog geen financiële middelen beschikbaar gesteld. De kosten voor de aanpassingen worden aan het einde van het onderzoek geraamd en op basis van kosten/baten wordt er een afweging gemaakt welke maatregelen wel of niet worden uitgevoerd.

2.3 Communicatie

Bewoners en belanghebbenden hebben een bewonersbrief ontvangen om bij de inloopbijeenkomst aanwezig te zijn. In de plaatselijke huis aan huiskrant is een advertentie geplaatst en de website [N308 – bebouwde kom Oldebroek](#) is actueel. Hier is alle relevante informatie te vinden.

Op 24 februari 2026 konden belangstellenden en belanghebbenden kennis nemen van de ideeën voor de herinrichting van de kom van Oldebroek en mogelijke aanpassingen van 2 kruispunten buiten de bebouwde kom. Er was gelegenheid om met ambtenaren van gemeente en provincie in gesprek te gaan over de gepresenteerde ideeën.

De belangstelling voor de bijeenkomst was groot, 152 mensen maakten gebruik van de uitnodiging om kennis te nemen van de ideeën. We hebben 32 reacties ontvangen.

Datum
18 mei 2026

Zaaknummer
2023-002066

Blad
6 van 37

3 Gepresenteerde plannen en gestelde vragen

3.1 Gepresenteerde plannen

In bijlage worden de gepresenteerde ideeën getoond.

De bebouwde kom is daarbij in 4 deelgebieden gesplitst waarbij elk zijn eigen inrichting behoudt.

Rotonde De Hagen - Rustenburgsweg

Rustenburgsweg – Spronksweg

Spronksweg – Stouwdamsweg

Stouwdamsweg – Mheneweg Zuid (einde bebouwde kom)

3.2 Gestelde vragen

Belangstellenden konden tot en met 12 maart 2026 een reactie geven op de gepresenteerde ideeën. De vragen zijn per deelgebied aan belangstellenden en bewoners voorgelegd.

3.3 Algemeen

Kunt u zich vinden in deze indeling van de bebouwde kom?

Zo nee, wat zou u anders willen zien?

3.4 Rotonde De Hagen - Rustenburgsweg

Kunt u zich vinden in de voorstellen voor het deel tussen de rotonde en de Rustenburgsweg en heeft u nog aanvullende suggesties die we mee kunnen nemen in de verdere uitwerking?

3.5 Rustenburgsweg – Spronksweg

Voor het deel tussen de Rustenburgsweg en de Spronksweg hebben wij twee varianten voorgelegd:

a) Met brede fietsstroken

b) Met verhoogde fietspaden

Welke variant heeft uw voorkeur en heeft u nog aanvullende suggesties die we mee kunnen nemen in de verdere uitwerking?

Datum
18 mei 2026

Zaaknummer
2023-002066

Blad
7 van 37

3.6 Spronksweg – Stouwdamsweg

Voor het deel tussen de Spronksweg en de Stouwdamsweg willen we een snelheidsverlaging doorvoeren naar 30 km/uur en zijn voorstellen gedaan voor het verplaatsen van de zebra's naar andere locaties. Ook zouden we het parkeren op dit wegvak willen opheffen.

- 4a Bent u het eens met het verlagen van de snelheid?
- 4b Kunt u instemmen met het voorstel om de oversteekplaatsen te verplaatsen zoals is aangegeven, of heeft u andere suggesties?
- 4c Wij stellen voor om de bushaltes te verplaatsen naar een nieuwe locatie. De huidige versmalling bij de huidige haltes verdwijnt. Kunt u aangeven wat u hiervan vindt?
- 4d Kunt u instemmen met het voorstel om de parkeervoorzieningen binnen dit wegvak op te heffen of sterk te verminderen?
Zo nee, waar moeten minimaal parkeerplaatsen komen en voor hoeveel voertuigen?

3.7 Stouwdamsweg – Mheneweg Zuid

Voor het deel tussen de Stouwdamsweg en Mheneweg Zuid hebben we twee varianten voorgesteld:

- a) Met vrijliggende fietspaden aan twee zijden van de weg. Hiervoor is wel grondverwerving nodig, omdat er onvoldoende ruimte is.
- b) Met verhoogde fietspaden.

Welke variant heeft uw voorkeur en heeft u nog aanvullende suggesties die we mee kunnen nemen in de verdere uitwerking?

3.8 Kruispunt Oude Dijk en IJsselvlietlaan

Ter hoogte van de Oudedijk en de IJsselvlietlaan hebben we twee suggesties voorgesteld voor verbetering van het kruispunt?

- 6. Wat voor aanpassing vindt u belangrijk voor deze twee kruispunten?

Datum
18 mei 2026

Zaaknummer
2023-002066

Blad
8 van 37

4 Reacties en antwoorden

In totaal ontvingen we 32 reacties via het digitale formulier. Niet alle reacties zijn letterlijk overgenomen in deze reactienota, maar gebundeld op onderwerpen zodat de reactienota overzichtelijk blijft. Ook vindt u het antwoord op de reactie en wat we er mee gaan doen in het vervolgproces.

4.1 Gestelde inrichting bebouwde kom algemeen

Kunt u zich vinden in deze indeling van de bebouwde kom?

Op de vraag of belanghebbenden zich kunnen vinden in de herindeling van de bebouwde kom waren de meningen verdeeld.

Ca. 50 % van de reacties was positief, de overige reacties hadden suggesties of aanvullingen waarop in deze reactienota verder wordt ingegaan.

4.1.1 Rondweg

In een aantal reacties werd aangegeven dat de enige oplossing om de situatie in de kom van Oldebroek te verbeteren een nieuwe rondweg is.

Wij willen hierbij verwijzen naar hoofdstuk 1.1 van deze reactienota. Hier wordt verder ingegaan waarom we het besluit hebben genomen om los van een rondweg toch te kiezen voor verbeteringen in de bebouwde kom. Met het aanbrengen van verbeteringen in de bebouwde kom houden we wel rekening met een aansluiting op een eventuele rondweg.

4.1.2 Verkeer

Reactie

De gekozen oplossingen zijn geen structurele oplossing, zeker niet in relatie tot het grote en zware verkeer dat gebruik maakt van de Zuiderzeestraatweg. Deze voertuigen zullen ook geen 30km/uur gaan rijden en ook de verhoogde fietspaden helpen niets daarbij.

Antwoord

Wij hebben inzicht in de verkeersstromen op de Zuiderzeestraatweg. Wij zijn ons ervan bewust dat de gepresenteerde voorstellen inderdaad niet de knelpunten in de kern structureel kunnen oplossen, zolang er sprake is van een doorgaande route door een centrumgebied waar weinig ruimte is om alle functies een plek te geven. Maar met onze voorstellen zien wij wel mogelijkheden om de situatie sterk te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.

Datum

18 mei 2026

Zaaknummer

2023-002066

Blad

9 van 37

Reactie

De verkeersdrukte neemt niet af. Is en blijft levensgevaarlijk voor mij als rolstoeler

Antwoord

Het klopt dat de plannen niet automatisch zorgen voor een verlaging van het verkeersaanbod. De plannen voor woningbouw in Oldebroek en omgeving leiden waarschijnlijk tot meer verkeer op de Zuiderzeestraatweg. Onze gepresenteerde plannen zijn voornamelijk gericht op het verhogen van de verkeersveiligheid in de bebouwde kom van Oldebroek. Hierbij zullen we uw reactie ten aanzien van rolstoelvriendelijkheid en voetgangers meenemen. Een beoogd effect zou kunnen zijn dat het doorgaande verkeer door de aanpassingen blijft rijden via de N309 en A28 en niet meer kiest voor de route via Oldebroek waardoor de verkeersdrukte afneemt.

Reactie

Ik ben van mening dat de 30 kilometer zone op de N308 voor meer opstoppingen zal zorgen. Een vlotte doorstroming met 50 kilometer per uur is wenselijker en minder gevaarlijk.

Antwoord

De voorgestelde inrichting van 30 km/uur zorgt niet voor minder doorstroming maar past beter bij de situatie. Het zorgt voor meer veiligheid en biedt meer kansen voor een goede oplossing voor fietsers en voetgangers.

Reactie

Zorgen dat groot vracht-/landbouwverkeer niet meer door het dorp gaat, maar via de rondweg.

Antwoord

De huidige gepresenteerde plannen gaan over het verbeteren van de huidige situatie in de bebouwde kom van Oldebroek en niet over een eventuele rondweg en of het verplaatsen van routes voor vracht- en landbouwverkeer. Zie ook antwoord 1.1. Bij de verdere studie over een toekomstige rondweg wordt ook gekeken naar routes voor landbouwverkeer, vrachtverkeer en de ontsluiting van Oldebroek.

Reactie

Vrachtwagens en landbouwverkeer 3.50 m breed naar rondweg.

Antwoord

De N308 is een gebiedsontsluitingsweg waarvoor algemeen een wettelijke maximale breedte geldt van 3 m. Voor bredere voertuigen is er een ontheffing of dient die te worden aangevraagd. Voor de herinrichting van de bebouwde kom houden we rekening met een maximale breedte van 3 m. Er is nog geen rondweg. Daarvoor verwijzen wij naar de beantwoording in eerdere vragen.

Datum

18 mei 2026

Zaaknummer

2023-002066

Blad

10 van 37

Reactie

Breng vooral niet overal op de Zuiderzeestraatweg verkeersbelemmerende maatregelen aan. Hoe meer verkeersbelemmerende maatregelen, hoe slechter de doorstroming van de ZZstr weg. Met als consequentie: meer sluipverkeer. Dat merken wij hier nu steeds al.

Antwoord

Wij begrijpen uw zorg dat als er teveel verkeersbelemmerende maatregelen worden genomen een deel van het verkeer een andere route gaat zoeken. Het zou kunnen zijn dat het verkeer zich verplaatst naar de Oostendorperstraatweg en Bovenheigraaf. Wij willen ons met de plannen vooral richten op een goede en veilige inrichting van de bebouwde kom waarbij de doorstroming zo min mogelijk wordt belemmerd. Hierbij maken we afwegingen tussen doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Reactie

Gemeente Oldebroek is zelf voor een gedeelte debet aan problematiek van de Zuiderzeestraatweg. Dit door de versnippering van bedrijventerreinen. Daardoor meer verkeer. Alles moet naar H2O. Echter nu gaat men ook nog bezig met Broeklanden III. Daardoor nog meer verkeer. Zowel naar 't Harde richting A28 maar ook richting Oldebroek. Dus, ik kom tot de conclusie dat de gemeente Oldebroek het niet om verkeersveiligheid gaat, maar alleen om de euro's. Helaas. Zuiderzeestraatweg is een provinciale weg.

Antwoord

De gemeente Oldebroek is in samenwerking met de overige gemeentes op de Noord-West Veluwe en provincie Gelderland bezig met een toekomstvisie voor de inrichting van de Noord-West Veluwe. Bedrijventerreinen zorgen inderdaad voor meer verkeer, net als uitbreiding van het aantal woningen. Uw reactie om alles naar H2O te verhuizen is iets te kort door de bocht. Ook in Oldebroek hebben bedrijven en inwoners ambities. Broeklanden III is overigens een ontwikkeling van de Gemeente Elburg. Over de ontsluiting van dit Broeklanden III dient de gemeente Elburg af te stemmen met de diverse overheden op de Noord-West Veluwe.

4.1.3 30 km en 50 Km

De meeste reacties gingen over aanpassing van het 30 km gebied in de bebouwde kom. Wij hebben zorgvuldig bekeken wat een geschikte inrichting is voor de bebouwde kom, waarbij er niet alleen rekening gehouden wordt met de bereikbaarheid van Oldebroek maar ook met het openbaar vervoer. Voor het openbaar vervoer is het behalen van de juiste aanrijdtijden van belang. Verlaging van de snelheid heeft daarop een negatieve invloed.

Voor het bepalen of een weg ingericht kan worden voor 30 of 50 km/uur hanteren we zo veel mogelijk de huidige wet- en regelgeving.

Dit betekent dat binnen de bebouwde kom een standaard maximumsnelheid van 50 km/uur geldt en dat op wegen waar verblijven centraal staat en de verkeersfunctie minder belangrijk is een snelheid van 30 km/uur wordt ingesteld.

Wegen die een dubbelfunctie hebben (verkeers- en verblijfsfunctie) komen in aanmerking voor een snelheidsbeperking naar 30 km/uur. Dit betekent dat wegen zonder aanliggende voorzieningen en met vrijliggende fietspaden niet in aanmerking komen voor een snelheidsbeperking.

Bij wegen die wel in aanmerking komen, vraagt de keuze om een zorgvuldige afweging. De dubbele functionaliteit leidt er namelijk toe dat er bij de inrichting per definitie concessies gedaan moeten worden.

Voorstellen om de 30 km-zone uit te breiden:

- Tot de Oude Dijk is het vanuit het bovenstaande niet haalbaar en daarom nemen we dit deel niet mee in de verdere uitwerkingen. Overigens ligt het kruispunt Oude Dijk buiten de bebouwde kom van Oldebroek.
- De exacte locatie van het verkeersbord 30 km/uur, wordt in de verdere uitwerking bepaald op basis van een logische en herkenbare weginrichting.
- De 30 km-zone uitbreiden van de Rustenburgsweg tot en met de brandweerkazerne is eveneens bekeken. De weginrichting en de omgeving lenen zich er niet voor omdat hier een logische overgang ligt tussen 30 en 50 km/uur.

4.1.4 Handhaving snelheid

Reactie

Zet de mobiele flitspalen ook regelmatig op andere plekken neer waar nu 80km/h mag. Niet altijd op dezelfde plek.

Antwoord

De verantwoordelijkheid van het plaatsen van flitspalen ligt bij het Openbaar Ministerie. Als de gemeente Oldebroek of provincie Gelderland van mening is dat er noodzaak is voor het handhaven van de snelheid, dan kan de burgemeester een handavingsverzoek doen of kan de gemeente of provincie een verzoek doen tot het plaatsen van een (mobiele) flitspaal bij het Openbaar Ministerie. Het Openbaar Ministerie beoordeelt dit verzoek aan de hand van diverse criteria en neemt vervolgens een besluit voor het wel of niet plaatsen van een flitspaal.

Datum

18 mei 2026

Zaaknummer

2023-002066

Blad

12 van 37

Reactie

En overweeg inhaalverbod m.u.v. langzaam verkeer op de hele Zuiderzeestraatweg. Dat zou de veiligheid sterk verbeteren.

Antwoord

Een inhaalverbod maakt geen onderdeel uit van de projectscope. Desondanks willen we hier toch antwoord op geven.

Een inhaalverbod op de Zuiderzeestraatweg is alleen mogelijk als er voor het landbouwverkeer een mogelijkheid wordt aangeboden om het verkeer veilig te laten passeren. Overigens zal de snelheid op de Zuiderzeestraatweg kunnen toenemen omdat het langzaam rijdend verkeer ook zorgt voor snelheidsverlaging en zorgt voor onderbrekingen in de doorstroom van het verkeer. Dit geeft voor het oprijdende verkeer vanuit de zijwegen en uitritten de mogelijkheid om zich makkelijker in te voegen.

Datum

18 mei 2026

Zaaknummer

2023-002066

Blad

13 van 37

4.1.5 Zebraleden en oversteekvoorzieningen voor voetgangers.

De locatie van zebra's dient zorgvuldig gekozen te worden waarbij het van belang is dat de ligging van de zebra onderdeel uitmaakt van een veel gebruikte voetgangersroute. Automobilisten kunnen zich daarop beter instellen. Het plaatsen van zebra's in een 50 km gebied is ongewenst omdat de snelheden van het autoverkeer daar te groot voor zijn.

Voor de verdere uitwerking bekijken we in samenspraak met de deskundigen wat in de 30 zone de beste locaties zijn voor zebra's.

4.1.6 Wegversmallingen

Respondenten vragen om terughoudend te zijn met wegversmallingen.

Wij hebben niet het streven om wegversmallingen toe te passen waar doorgaande verkeer op elkaar moet wachten. De huidige wegversmalling bij de bushalte in het centrum willen we opheffen. Het versmallen van de weg door het toepassen van verhoogde fietspaden in de 30 km zone maakt wel onderdeel uit van de plannen.

4.1.7 Parkeerplaatsen algemeen

Een enkele reactie geeft aan dat het opheffen van parkeerplaatsen leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid.

Provincie Gelderland en gemeente Oldebroek hebben alleen de intentie om de parkeerplaatsen in de 30 km zone op te heffen wanneer er binnen de beschikbare ruimte geen plaats is voor een parkeerplaats of wanneer de parkeerplaats zorgt voor verkeersonveiligheid. Bij het opheffen van parkeerplaatsen kijken we wat de gevolgen hiervan zijn en waar eventueel alternatieven mogelijk zijn om de parkeerplaatsen te compenseren.

4.2 Wegvak rotonde “de Hagen” – Rustenburgsweg.

Wat vindt u van de voorstellen voor het wegvak tussen rotonde de Hagen de Rustenburgsweg? De meeste respondenten hebben geen opmerkingen geplaatst over dit wegvak en bij de geplaatste opmerkingen waren de meeste respondenten positief over het voorstel. Enkele respondenten hadden nog tips of aanvullingen.

4.2.1 Verlagen snelheid naar 30 km/uur

Reactie

Verlagen van snelheid naar 30 km/uur.

Antwoord

Zie antwoord 4.1.3

Het wegvak voldoet qua inrichting niet aan 30km/uur.

4.2.2 Reactie vanuit de brandweer

Reactie

Vanuit de vrijwillige brandweer in Oldebroek wordt gevraagd om voor dit wegvak voldoende uitwijkmogelijkheden mee te nemen, zodat zij het stilstaande verkeer kan passeren. Met name bij opstoppingen ter hoogte van de rotonde.

Antwoord

In de uit te werken plannen van de bebouwde kom wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met voldoende uitwijkmogelijkheden voor de brandweer en andere hulpdiensten.

Voor de oplossingsrichting met verhoogde fietspaden worden flauwe oploopbanden toegepast zodat voertuigen hierover uit kunnen wijken.

4.2.3 Versmallen rijbaan

Reactie

De weg is erg breed en die zou beter versmald kunnen worden.

Antwoord

Het versmallen van de rijbaan heeft niet onze voorkeur. Het wegvak is veilig ingericht en uit metingen blijkt de V85 (de snelheid die 85% van het verkeer niet overschrijdt) 55 km/uur te zijn. Dit wordt niet gezien als een significante overschrijving.

Datum
18 mei 2026

Zaaknummer
2023-002066

Blad
15 van 37

4.2.4 Fietspaden en voetpaden.

Reactie

De fietspaden zijn smal en er zijn geen voetpaden aanwezig.

Antwoord:

De fietspaden zijn 2 meter breed en voldoen aan de normen voor een éénrichting bereden fietspad. De aanleg van voetpaden langs het fietspad is niet mogelijk zonder het aankopen van gronden. Voetgangers kunnen gebruik maken van de huidige fietspaden. Wij hebben besloten om geen voetpaden aan te leggen omdat de kosten niet opwegen tegen de baten.

Reactie

De fietspaden aan beide zijden geschikt maken als 2 richtingen fietspad zodat fietsers niet hoeven over te steken.

Antwoord

Vanuit de ontwerprichtlijnen wordt voor een twee richtingen bereden fietspad de breedte onder andere bepaald door het fietsgebruik. Voor beperkt fietsgebruik wordt een breedte gehanteerd van 2,50m. De fietspaden op dit wegpak zijn aangemerkt als hoofdfietsroute. Voor deze fietspaden hanteren we een breedte van 3,5m. Deze ruimte is hier niet aanwezig.

4.2.5 Situatie rotonde “de Hagen”

Reactie

De fietspadenstructuur rondom de rotonde is voor fietsers onoverzichtelijk. Bij het opstellen voor de rotonde sta je als fietser scheef voor de rotonde en moet je achter je kijken wanneer er een auto de Hagen in wil rijden.

Antwoord

Wij hebben de situatie uitgebreid besproken. Het aanpassen van de fietsstructuur op de rotonde is een maatwerkoplossing. Het aanpassen van de rotonde valt niet onder het onderzoeksgebied voor de herinrichting van de bebouwde kom. De rotonde ligt buiten de bebouwde kom van Oldebroek en er zijn ook geen plannen om de komgrens te verplaatsen.

Datum
18 mei 2026

Zaaknummer
2023-002066

Blad
16 van 37

4.2.6 Oversteekplaatsen.

Reactie

Meer gemarkeerde en verlichte oversteekplaatsen

Antwoord

Zie reactie 4.1.4

Op het wegvak is geen specifieke locatie aan te wijzen om een (veilige) voetgangersoversteek in te richten zoals op de Rustenburgsweg.

Reactie

Aandachtspunt uitrit Rustenburgsweg. Zicht op het verkeer wordt ontnomen door geparkeerde auto's en bestaande bomenlaan.



Foto van het kruispunt Rustenburgsweg gezien vanaf de Rustenburgsweg in de richting van Elburg. Hierop is te zien dat er geparkeerde auto's staan die het uitzicht vanuit de zijweg belemmeren.

Antwoord

Wij nemen deze reactie mee in de verdere uitwerking waarbij wij de situatie bekijken vanuit het zicht vanaf de zijweg op het verkeer komend vanuit de richting Elburg. Als er onvoldoende zicht is gaan we dit verbeteren door het eventueel verwijderen of verplaatsen van parkeerplaatsen die het zicht ontnemen.

Datum
18 mei 2026

Zaaknummer
2023-002066

Blad
17 van 37

4.2.7 Inrichting omgeving.

Reactie

Het dient voor het verkeer duidelijk te zijn dat ze in een bebouwde kom rijden waar voetgangers en fietsers veilig moeten kunnen zijn én voelen. Duidelijkheid! "U betreedt een speciale zone waar u welkom bent maar let op uw medemensen".

Antwoord

Het streven van provincie en gemeente is om op dit wegvak de nadruk te leggen op een ontwerp met groenvoorzieningen zodat het past bij een bebouwde kom. Op dit moment heeft het wegbeeld niet de uitstraling van een bebouwde kom door het versteende karakter en de afwezigheid van groen.

Reactie

De stukken met GROEN zo indelen dat er ook echt niet geparkeerd kan worden.

Antwoord

Wij gaan de groenperken zodanig inrichten dat parkeren niet mogelijk is.

Reactie

Bij het toepassen van groenvoorzieningen dat inritten duidelijk zichtbaar blijven in het wegbeeld.

Antwoord

De aanleg van groenvoorzieningen mag niet ten koste gaan van de zichtbaarheid en daarmee de verkeersveiligheid. We houden daar rekening mee door toepassen van het juiste type beplanting.

Reactie

Zorg alstublieft dat u meer met de mensen hier uit het dorp dingen ontwikkeld. Afgelopen jaren is er regelmatig iets veranderd aan de N308 wat geen verbetering was en zeker niet veiliger.

Antwoord

Het doel van de bijeenkomst was om informatie op te halen bij de bewoners van Oldebroek en te vernemen wat ze vinden van de voorstellen die de provincie en gemeente hebben gepresenteerd. Hiermee proberen we te voorkomen dat wederom de toekomstige inrichting niet past bij de wensen van de bewoners.

4.3 Wegvak Rustenburgsweg – Spronksweg

Voor dit wegvak zijn 2 voorstellen gedaan voor aanpassing van de weginrichting.

- a) Met brede fietsstroken
- b) Met verhoogde fietspaden

De overgrote meerderheid van de respondenten gaf de voorkeur aan verhoogde fietspaden. Er werden hierbij wel enkele kanttekeningen en opmerkingen geplaatst.

4.3.1 Fietsstructuur

Reactie

Voorkeur voor slechts één fietsstrook in het centrum, dit is veel veiliger met extra toevoeging van veilige oversteekplaatsen

Antwoord:

De aanleg van één fietsstrook voor fietsers in 2 richtingen is onwenselijk en niet in te passen omdat er geen ruimte voor is. Eén 2 richtingen fietspad is niet veiliger dan een in één richting bereden fietspad, zeker niet in relatie tot de bestaande in- en uitritten bij woningen. Bij het inrijden of verlaten van de inrit moeten automobilisten rekening houden met fietsers vanuit 2 richtingen.

Zie ook de beantwoording van de reactie onder 4.2.4

Reactie

Bij bredere fietsstroken ook zorgen voor ingebouwde reflectieverlichting.

Antwoord

Bij de variant met bredere fietsstroken wordt het onderscheid met het verkeer gemaakt door het aanbrengen van strepen met hoge reflectie. Verder krijgt het fietspad rood asfalt. Beide maatregelen zorgen ervoor dat het fietspad goed zichtbaar is. Eventuele toevoegingen om de zichtbaarheid te versterken gaan we onderzoeken. Wel willen we benadrukken dat langs de weg ook openbare verlichting staat die zorgt voor een goede zichtbaarheid.

Reactie

De keuze voor één van de oplossingen maakt niet uit zolang de fietsstroken ook gebruikt kunnen worden voor het uitwijken door voertuigen.

Antwoord

De verhoogde fietsstroken kunnen gebruikt worden om uit te wijken. Wel moeten bestuurders van voertuigen die uitwijken op de fietsstroken zich ervan bewust zijn dat ze zich in de ruimte voor fietsers begeven. Bij verhoogde fietsstroken creëert het hoogteverschil een duidelijke scheiding tussen de rijstrook en de fietsvoorziening, en worden automobilisten ontmoedigd om op de fietsstrook te rijden.

Datum
18 mei 2026

Zaaknummer
2023-002066

Blad
19 van 37

4.3.2 Overige opmerkingen

Reactie

Denk bij de plannen aan een goede afwatering, op dit moment is dit onvoldoende

Antwoord

De afwatering van de weg en het fietspad maakt onderdeel uit van de plannen.

Reactie

Bushalte centrum verplaatsen naar Lambertusplein

Antwoord

In het ontwerp wordt gezocht naar een optimale invulling van de beschikbare ruimte en locatie voor zowel de bushalte als de daarbij behorende oversteekvoorziening(en). Of de dit de locatie aan het Lambertusplein wordt nemen we mee in de overwegingen.

Reactie

De situatie ter hoogte van huisnummer 68 meenemen in de plannen om eventueel aan te passen. Door de drukte moeilijk de oprit op en daarnaast wordt er geparkeerd op de groenstroken waardoor ons zicht wordt ontnomen op het verkeer.

Antwoord

Wij gaan de situatie bekijken en onderzoeken of aanpassingen mogelijk zijn. Wel liggen er ten noorden van de inrit 2 parkeerplaatsen die binnen de uitzichtdriehoeken liggen. Het is niet mogelijk om deze parkeerplaatsen te verplaatsen, dus dat houdt in dat deze komen te vervallen. Wij zien geen mogelijkheden om rekening te houden met de drukte. De situatie ter hoogte van deze woning wijkt niet af van de overige situaties langs dit wegvak.

4.4 Wegvak Spronksweg – Stouwdamsweg

Voor dit wegvak zijn aan belangstellenden een aantal vragen gesteld om meer inzicht te krijgen in de wensen vanuit de omgeving.

De provincie stelt voor om dit gebied als 30 km gebied in te richten.

- Ben u het eens met het verlagen van de snelheid naar 30km/uur?
- Kunt u instemmen met het voorstel om de oversteekplaatsen te verplaatsen zoals is aangegeven, of heeft u andere suggesties?
- Wij stellen voor om de bushaltes te verplaatsen naar een nieuwe locatie. De huidige versmalling bij de huidige haltes verdwijnt. Kunt u aangeven wat u hiervan vindt?
- Kunt u instemmen met het voorstel om de parkeervoorzieningen binnen dit wegvak op te heffen of sterk te verminderen?
Zo nee, waar moeten minimaal parkeerplaatsen komen en voor hoeveel voertuigen?

Naast de bovenstaande vragen kwamen ook nog reacties binnen over de huidige situatie met daarin aandachtspunten.

Deze komen in 4.5 aan de orde.

4.4.1 Verlaging maximum snelheid naar 30 km/uur

Op 5 respondenten na waren alle reacties positief en werd dit met Ja beantwoord.

4.4.2 Oversteekplaatsen

De meningen hierover zijn verdeeld, waarbij 12 respondenten aangeven in te stemmen met de voorstellen.

De overige respondenten gaven andere suggesties aan.

Reactie:

Bestaande oversteken behouden en nieuwe toevoegen.

Antwoord

De werking van een oversteek met zebra functioneert het beste als de locatie ook voor het verkeer logisch is. Een belangrijke reden is dat er op de oversteeklocaties ook de verwachting is dat juist hier voetgangers oversteken. De huidige oversteek ligt niet op een hele logische locatie. Ook zijn er teveel oversteekvoorzieningen dicht bij elkaar, wat zorgt voor een onduidelijk situatie. Bij de verdere uitwerking bekijken we op welke locaties we oversteekvoorzieningen aanleggen.

Datum

18 mei 2026

Zaaknummer

2023-002066

Blad

21 van 37

Reactie

1e bij de kerk wel alleen wat gebeurd er met de bestaande zebra bij de bushalte, tweede zebrapad misschien voor 167 - 140 of tussen de Stationsweg en Stouwdamseweg dit ook met de nieuwe woonwijk en uitbreidende school.

Antwoord

De huidige oversteek bij de bushalte verplaatsen we naar een geschiktere locatie. Wij nemen uw voorstel voor de locatie 167/140 of tussen de Stationsweg en Stouwdamseweg, mee in de overwegingen voor de aanleg van een nieuwe, extra oversteek.

Reactie

De oversteekplaatsen zichtbaarder maken door het plaatsen van verlichte borden boven de weg.

Antwoord

Het toevoegen van borden boven de weg nemen we in overweging. Hiervoor geldt wel dat de borden voor de directe aanliggende woningen niet mogen leiden tot lichthinder.

Reactie

De plekken waar sowieso een oplossing nodig is:

- Zuiderzeestraatweg/Hervormde kerk (ivm kerkgang, OV-situatie)
- Zuiderzeestraatweg/Spronksweg (ivm overstekend verkeer en parkeerplekken)

Antwoord

De locatie ter hoogte van de Hervormde kerk hebben we al meegenomen in de plannen. De locatie ter hoogte van de Spronksweg nemen we mee in de verdere overwegingen voor oversteeklocaties.

Reactie

Ja, is er dan ook ruimte voor voetgangers voor de verschillende winkels? Naast de fietspaden aan weerszijden? Hoe zorgen we ervoor dat het niet 1 rechte racebaan wordt? Waar parkeren we de auto's dan? Denk ook aan de mindervalide gemeenteleden, kunnen zij nog bij de winkels terecht?? Hoor nu diverse ouderen die niet naar de winkels gaan aan de "Boni" kant van de straat, omdat oversteken zo gevaarlijk is. Zijn dan de 2 zebra's voldoende, mag op de fietspaden 2 richtingen op gefietst worden?

Antwoorden

Met de herinrichtingsplannen houden we rekening met voldoende ruimte voor voetgangers aan weerszijden van de weg. We onderzoeken of de hoeveelheid parkeerplaatsen die komen te vervallen op een andere locatie kunnen worden aangelegd. Door het vervallen van de parkeerplaatsen ontstaat er meer ruimte voor voetgangers of verbetering van de kwaliteit door eventuele aanplant van openbaar groen. De oversteekvoorzieningen worden rolstoelvriendelijk aangelegd en op 2 locaties komen zebra's waar veilig overgestoken kan worden. Op diverse plaatsen komen ook zogenaamde plateau's voor het reguleren van de snelheid van het verkeer.

Datum

18 mei 2026

Zaaknummer

2023-002066

Blad

22 van 37

Door het verwijderen van de wegverspringingen willen we de weginrichting zo inpassen dat de inrichting in dit gebied past bij 30 km/uur en dat hier geen racebaan ontstaat. Wij houden met de plannen juist rekening met minder validen en willen juist zorgen voor goede en veilige oversteken. Of hierbij 2 oversteken al dan niet voldoende zijn wordt meegenomen.

Reactie

Bij ingang van de Boni een voetgangersoversteekplaats maken met stop verlichting.

Antwoord

Een goed zichtbare oversteekvoorziening in de vorm van een zebraad heeft de voorkeur boven een verkeerslicht voor voetgangers. Dit omdat de ervaring is dat een verkeerslicht niet veiliger is, omdat er relatief veel roodlichtnegatie is bij een voetgangersoversteekplaats met verkeerslichten. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties. Het negeren van rood licht ontstaat doordat een deel van de voetgangers zelf wil bepalen wanneer ze over kunnen steken en ze veelal niet het geduld heeft om op groen licht te wachten. Automobilisten staan dan vervolgens onnodig voor rood licht te wachten. Ook zijn automobilisten niet verdacht op een verkeerslicht bij een voetgangersoversteekplaats waardoor ze onbedoeld door rood rijden.

4.4.3 Verplaatsen bushalte

De reacties van de respondenten om de locatie of de inrichting van de bushalte aan te passen waren positief. Daarnaast werden er andere voorstellen gedaan over de locatie en inrichting van de halte.

SuggestiesReactie

Aan de kant van de apotheek stuk stoep vd parkeerplaats bakkerij Jonker gebruiken voor inham bus. En tegen over voor de kapper/ winkels ook stoep inleveren.

Antwoord.

De bus stopt bij de bushalte en blijft op de weg stil staan. De bus rijdt dus niet een inham in.

Datum
18 mei 2026

Zaaknummer
2023-002066

Blad
23 van 37

Reactie

Op zichzelf is het verplaatsen niet nodig alleen veroorzaakt het zigzaggen van de weg voor veel rare situaties die voor onduidelijkheid zorgen.

Antwoord

De huidige combinatie van de verhoogde bushalteperrons waar het verkeer doorheen moet zigzaggen is ongewenst. In de nieuwe situatie willen we een duidelijkere situatie creëren. We onderzoeken nog waar de halte in combinatie met de oversteekvoorzieningen het beste kan worden aangelegd.

Reactie

Fietsenstalling Rustenburg verplaatsen – wordt niet gebruikt. (centrum)

Antwoord

Voor bushaltes hanteert de provincie standaard voorzieningen voor fietsers. In overleg onderzoeken we of de voorzieningen voor fietsers moeten worden gehandhaafd en indien nodig verplaatst kunnen worden naar een logische locatie.

Reactie

Maak een bushalte in de wijk, is voor veel mensen ook dichterbij. (Route, De Hagen, van Pijkerenlaan, Stouwdamseweg, Zuiderzeestraatweg)

Antwoord

In het kader van de aanrijdtijden voor het busvervoer is het verplaatsen van de busroute niet wenselijk. De busroute blijft lopen via de Zuiderzeestraatweg maar we zorgen wel voor een goed ingerichte, bereikbare en veilige halte voor validen en mindervaliden.

4.4.4 Parkeervoorzieningen centrum

Een overgrote meerderheid van de ingediende reactie pleit voor het veiliger maken van het centrum waarbij de huidige parkeerplaatsen kunnen vervallen. Enkele respondenten geeft aan waar eventueel mogelijkheden zijn om deze te compenseren.

Reactie

Bij bepaalde winkels nog wel een aantal laten bestaan maar verminderen waar kan is zeker wenselijk voor een betere inrichting. Het ook meenemen van het bestaansrecht van winkels te waarborgen in belangrijk.

Antwoord

In het centrum zijn al diverse parkeervoorzieningen aanwezig buiten het wegprofiel. Het bestaansrecht voor de winkels wordt hiermee in onze ogen voldoende gewaarborgd. Voor minder valide bestuurders willen wij de mogelijkheid openhouden om dichtbij de winkels te kunnen parkeren. Dit mag echter niet ten koste gaan van de veiligheid voor de combinatie voetganger/fietser en de uitstappende inzittenden van voertuigen.

Datum

18 mei 2026

Zaaknummer

2023-002066

Blad

24 van 37

Reactie

Ja, alleen als daardoor de weg breder wordt. Nu worden de parkeervakken gebruikt voor het ontwijken en uitwijken van verkeer om de hulpdiensten doorgang te geven. Als de parkeervakken eruit gaan moet er wel een bredere weg voor terug komen.

Antwoord

De ruimte die beschikbaar komt door het verwijderen van de langspaarplekken, komt zowel ten goede aan voetgangers en fietsers als aan de doorstroming van het verkeer. Als de parkeervoorzieningen worden opgeheven kunnen we de weg zo inrichten dat twee auto's met gematigde snelheid elkaar kunnen passeren zonder gebruik te maken van de fietsstroken. Komt er een bus of vrachtwagen uit de tegenrichting dan moet minimaal één van de bestuurders wel uitwijken naar de fietsstrook.

Reactie

Grote parkeerplaats maken op plek zaal Brink/Zuiderzee café
Mode Schootbrugge opkopen en parkeerplaatsen maken

Antwoord

De mogelijkheden voor het vergroten van het aantal parkeervoorzieningen gaan we nog onderzoeken.

4.4.5 Aandachtspunten

Reactie

Zorg dat fietsers een veilige ruimte krijgen om door het centrum te fietsen nu ervaren ze teveel obstakels zoals verhoogde bus perrons, auto's die over het fietspad rijden of geparkeerde auto's. Op dit moment mijden fietsers de fietspaden en rijden over de stoep.

Antwoord

In onze gepresenteerde plannen en met onze vragen willen we juist de situatie in het centrum verbeteren, met name voor fietsers en voetgangers en uiteindelijk ook voor het autoverkeer. Hierbij is het verminderen van het aantal obstakels ook één van de doelen van het nieuwe ontwerp.

Reactie

De putdeksels in het fietsgedeelte zijn gevaarlijk

Antwoord

Wij nemen uw opmerking over putdeksels mee in de uitwerking van de plannen.

Datum
18 mei 2026

Zaaknummer
2023-002066

Blad
25 van 37

Reactie

Van het weggetje naast de kleine parkeerplaats (voor Jonker en vd Weg) richting Schuld kan je met de fiets niet fatsoenlijk oversteken. Je moet dan tussen de geparkeerde auto's door. Dit is niet veilig en niet makkelijk

Antwoord

Het nadeel van de parkeerplekken langs de weg is inderdaad ook dat je tussen deze auto's door moet oversteken om aanliggende voorzieningen te bereiken.

Door de langparkeerplekken te verwijderen ontstaat er meer ruimte om aanpassingen te doen aan de weg en de trottoirs waardoor ook de overzichtelijk wordt bij het oversteken.

Reactie

Er is een convenant met de gemeente/middenstand gesloten dat het trottoir vrij van reclameborden en verdere obstakels zijn en handhaven

Antwoord

De gemeente geeft aan dat er geen sprake is van een convenant. Naar goed gebruik zijn dit de (normale) ongeschreven regels om met elkaar het trottoir zo goed mogelijk bereikbaar te houden voor voetgangers, kinderwagens en mindervaliden.

De gemeente heeft dit wel met de ondernemers afgestemd er is echter niets vastgelegd.

Reactie

Van Asseltweg afsluiten

Antwoord

De gemeente geeft aan dat de Asseltweg al een éénrichtingsweg is.

Afsluiten van de weg is voor groot (vracht)verkeer misschien nog te overwegen in het licht van de centrumplannen, Geheel afsluiten is voor de gemeente geen optie.

4.4.6 Bereikbaarheid winkels en bedrijven

Reactie

Zorgen dat de bevoorrading van diverse winkels en rijkschool achterom verlopen in combinatie met een rondweg.

Antwoord

Het is niet mogelijk om in de huidige situatie de bevoorrading van de winkels en de rijkschool te veranderen. Van een rondweg is op de korte en middelange termijn geen sprake.

Datum
18 mei 2026

Zaaknummer
2023-002066

Blad
26 van 37

4.5 Wegvak Stouwdamsweg – Mheneweg Zuid (bebouwde komgrens)

Voor dit wegvak zijn 2 voorstellen gedaan voor het aanpassen van de weginrichting.

- a) Met vrijliggende fietspaden
- b) Met verhoogde fietspaden

Uit de binnengekomen reacties is geen eenduidige conclusie te trekken welke van de 2 oplossingsrichtingen de voorkeur heeft.

De reacties en opmerkingen zijn hieronder per paragraaf gebundeld.

4.5.1 Snelheid

Reactie

Dit deel van de Zuiderzeestraatweg de snelheid verlagen naar 30 km/uur.

Antwoord

Zie paragraaf 4.1.3

Reactie

We merken als aanwonenden op dit stuk dat wij de flitspaal fantastisch vinden, dan wordt er op de snelheid gelet. Zodra deze een uur weg is, hoor en zie ik het aan de snelheid. Met name in de avond is het een racebaan. Hoe zorgen we ervoor dat de snelheid gewaarborgd blijft? Meer handhaving? Want als ik zie hoe verkeersdeelnemers de verkeersregels in het gehele centrum naar hun eigen hand zetten, is daar ook veel winst te behalen.

Antwoord

Het besluit voor het plaatsen van een flitspaal en het handhaven van de snelheid ligt bij het Openbaar Ministerie. In verband met de ontbrekende capaciteit stelt het Openbaar Ministerie prioriteiten waaronder het handhaven van de snelheid.

Wij zijn van mening dat er meer de nadruk moet worden gelegd op een goede inrichting van het wegvak en eventueel op gedragscampagnes richting verkeersdeelnemers, dan op handhavingsverzoeken.

4.5.2 Weginrichting

Reactie

Voor mij mag het aan een kant blijven en benut de ruimte voor voetpad en verleng de 30 km zone tot hs.nr 174 om alvast een remmende functie te krijgen voor de in/uitrit en oversteekplaats die niet overzichtelijk is. En als je aan twee zijden een fietspad maakt moet je de fietsers aan het eind van het tweezijden fietspad weer veilig over laten steken nabij mheneweg zuid met een rotonde.

Datum

18 mei 2026

Zaaknummer

2023-002066

Blad

27 van 37

Antwoord

Het voorstel voor het verlengen van de 30 km zone tot huisnr 174 nemen we niet mee in onze plannen. Het wegvak tussen de Stouwdamsweg en huisnr 174 heeft daarvoor niet de juiste uitstraling die bij een snelheid van 30 km logisch is.

Het handhaven van de huidige inrichting met een vrijliggend fietspad aan één zijde heeft niet de voorkeur boven de door de gemeente, provincie en politie voorgestelde oplossing. Alle getoonde oplossingen passen binnen de bestemde ruimte. De variant met verhoogde fietspaden heeft onze voorkeur en werken we als oplossingsrichting verder uit. Voor fietsers aan de oostzijde van de Zuiderzeestraatweg kijken we naar een veilige oplossing om de Zuiderzeestraatweg over te steken naar het 2 richting fietspad buiten de bebouwde kom. Welke locatie hiervoor geschikt is onderzoeken we bij de uitwerking.

Reactie

Geen fietspaden aan twee zijden vd weg. Dit geeft alleen maar meer problemen. Je hebt telkens afslaand verkeer naar huizen. Nu is er 1 fietspad, dus alleen die zijde vd weg moet oppassen voor fietsers. Als je 2 fietspaden aanlegt, dan moeten de bewoners aan die zijde ook op fietsers gaan letten. Alleen maar meer onveiligheid. Zowel voor achteropkomend verkeer vd auto die op dat moment moet afslaan, alsook meer onveiligheid voor fietsers.

Antwoord

Wij delen uw mening niet dat fietspaden aan 2 zijden van de weg voor meer onveiligheid en problemen zorgt.

Het twee richtingen fietspad zorgt juist voor meer conflicten bij woningen dan aan beide zijden van de weg een fietspad. In de nieuwe situatie moeten alle bewoners rekening houden met fietsers, echter slechts vanuit één richting. Daardoor kunnen ze de verkeerssituatie beter inschatten. Omdat de situatie voor beide zijden van de weg hetzelfde wordt leidt dit ook tot een beter wegbeeld.

Het klopt dat fietsers in de toekomstige situatie moeten oversteken van het fietspad naar de woning.

Fietsers met een woning aan de zuidzijde van de weg moeten in de huidige situatie altijd de weg oversteken, zowel van als naar het fietspad.

In de nieuwe situatie geldt dit alleen in de richting van Oldebroek.

Reactie

Als het fietspad aan 2 zijden van de weg ligt, mag je dan ook 2 richtingen in fietsen? Dit verminderd het oversteken aanzienlijk en geeft minder gevaar.

Antwoord

Nee, dit is niet toegestaan. Het is ook niet mogelijk om aan beide zijden van de weg een in twee richtingen bereden fietspad aan te leggen. Hiervoor ontbreekt de ruimte.

Reactie

Wellicht een combinatie van een deel verhoogd tot voorbij huisnummer 178 en daarna vrijliggende fietspaden. De overgang van de vrijliggende fietspaden naar het dubbele

Datum

18 mei 2026

Zaaknummer

2023-002066

Blad

28 van 37

fietspad voorbij de Mheneweg vraag wel de nodige aandacht mede omdat deze kort na de bocht bij de Mheneweg Noord ligt. Voorstel om dit te verplaatsen richting de komgrens.

Antwoord

Zie vorige reactie.

Wij streven ernaar om een combinatie te vinden voor het oversteken van fietsers vanaf de oostzijde van de weg naar het 2 richtingen fietspad.

Reactie

Bij alle locaties: meer drempels

Antwoord

Wij zijn terughoudend in het aanbrengen van drempels en zien meer in de inrichting van de hoofdrijbaan zoals gepresenteerd tijdens de bewonersbijeenkomst.

Daarnaast zorgen drempels ook voor geluids- en trillingoverlast voor de naast gelegen woningen. Zeker omdat op de Zuiderzeestraatweg sprake is van veel vracht- en landbouwverkeer.

Reactie

Fietspaden aan beide zijden komt de veiligheid wel ten goede (ivm oversteken) Ook de brandweerkazerne kan dan sneller per fiets worden bereikt. Wel dient er voor de brandweer er een uitwijkmogelijkheid te blijven bij het uitrijden voor calamiteiten. Ook tijdens de werkzaamheden dient de brandweer bereikbaar te blijven.

Antwoord

In de variant met vrijliggende fietspaden zijn er geen uitwijkmogelijkheden. Ook de aanliggende fietspaden zijn weliswaar 2,50m breed maar of dit voldoende is moeten we nog onderzoeken. De variant met verhoogde fietspaden biedt wel uitwijkmogelijkheden voor de brandweer en andere hulpdiensten.

Wat betreft de bereikbaarheid in de uitvoering wordt bij het maken van de plannen contact gezocht met de brandweer om te kijken naar een maatwerkoplossing voor hulpdiensten.

Datum

18 mei 2026

Zaaknummer

2023-002066

Blad

29 van 37

Reactie

Vlakbij brandweer kazerne uit achterliggend fietspad een fietspad aangelegd met oversteek en met een extra zebrapad.

Antwoord

Door de toekomstige woningbouw in Oldebroek-Oost en het aanleggen van een extra aansluiting naast de brandweerkazerne, komt hier ook een ontsluiting voor fietsers richting Oldebroek Zuidoost. Wij houden in de plannen van de weg rekening met toekomstige ontwikkelingen.

4.5.3 Stouwdamsweg

Reactie

Uitgang Stouwdamsweg/rijschool Hendriks herinrichten, vluchtheuvel weghalen, en voet- en fietsovergangen maken met stop verlichting.

Antwoord

Dit kruispunt vraagt om een integraal nog nader te detailleren ontwerp.

Een vluchtheuvel heeft namelijk ook voordelen, namelijk dat fietsers en voetgangers hierdoor gefaseerd kunnen oversteken en op de middengeleider de lange rechtstand onderbreekt. Ongeacht of er een tweezijdig fietspad komt, blijven hier relatief veel fietsers oversteken met name vanuit Wezep naar de Stouwdamsweg. Er steken relatief weinig fietsers over richting het centrum van Oldebroek. Fietsers in de richting Wezep hoeven met de nieuwe plannen niet meer over te steken maar rijden over het oostelijke éénrichtingsfietspad.

Reactie

De oversteek fietspad-zuiderzeestraatweg-Stouwdamsweg wordt intensief gebruikt veel ook door kinderen. Hoe zorgen we voor een veilige overgang hier? Kleurvakken? Nu onduidelijk hoe je hier het beste kan oversteken.

Antwoord

Bij het aanpassen van het kruispunt Stouwdamsweg/Zuiderzeestraatweg nemen wij uw opmerkingen en reactie mee.

Datum
18 mei 2026

Zaaknummer
2023-002066

Blad
30 van 37

Reactie

Dit lijkt me een erg ingrijpende en erg dure oplossing. De situatie die er jaren geleden was, was vele malen veiliger en is weer makkelijk te realiseren. Het hekje staat er zelfs nog. Als daar de oversteekplaats voor fietsers weer komt dan wordt het vele malen veiliger. Ook omdat de fietser alleen maar op het verkeer van de N308 hoeft te letten. Eerst de éne rijbaan oversteken, om vervolgens in het midden op de wegverbreding een veilige plek te hebben om weer rustig uit te kunnen kijken om de 2e rijbaan over te steken.

Antwoord

Destijds is de oversteek verwijderd omdat fietsers niet op één plaats maar op 2 plaatsen de N308 overstaken. Dit zorgde voor meer onduidelijkheid voor het verkeer op de N308. Wij denken dat door de nieuwe weginrichting een aparte opstelstrook voor fietsers aan deze zijde van het kruispunt niet meer nodig is. Zie ook vorige antwoord.

Reactie

De bocht van de Stouwdamsweg de N308 op richting Wezep wordt weer beter te doen voor vrachtwagens die nu daar de hele berm kapot rijden omdat de bocht niet te halen is. Of een rotonde hier mogelijk is weet ik niet, maar denk dat het een mooie oplossing zou zijn

Antwoord

Bij de herinrichting van het kruispunt houden we rekening met de aanwezigheid van vrachtverkeer. We richten de bochten zodanig in dat vrachtverkeer niet door de berm hoeft te rijden.

4.5.4 Mheneweg Zuid

Reactie

Vanaf de Oude Dijk richting Zuiderzeestraatweg (via Mheneweg Zuid): geparkeerde auto's in bochten bij kerk leveren een probleem op, als ook dat mensen de binnenbocht nemen/vooral vrachtverkeer en grote auto's. Ook de Zuiderzeestraatweg opkomen is lastig, doordat verkeer dan de andere kant wil afslaan, dan jij naast je gaat staan. De Mheneweg Zuid is sowieso een soort crossbaan. Daar wordt hard gereden en ook over de vluchtheuvel, zodat er verschillende keren karren in de sloot belanden of spullen vanaf de aanhanger

Antwoord

Het kruispunt Mheneweg Zuid maakt onderdeel uit van de voorgenomen plannen. Wij nemen daarbij de ingebrachte opmerkingen mee.

Datum

18 mei 2026

Zaaknummer

2023-002066

Blad

31 van 37

Reactie

En een zebra's met drempel bij Mheneweg-Zuid.

Antwoord

Er zijn geen plannen om een zebra aan te leggen ter hoogte van de Mheneweg-Zuid omdat hier geen voetgangers oversteken. Een zebra zorgt daarbij voor meer onduidelijkheid en onveiligheid voor voetgangers.

Reactie

Gaarne een drempel ter hoogte van Mheneweg zuid om de snelheid eruit te halen. Er wordt vrij hard gereden. Een fietsstrook langs de andere kant van de weg maakt de situatie onoverzichtelijker en gevaarlijker.

Antwoord

Wij nemen de opmerkingen mee bij het aanpassen van het wegvak, en specifiek ter hoogte van de Mheneweg.

Wat betreft de fietsstrook is nog niet bekend of de nieuwe herindeling van de fietspaden doorloopt tot de Mheneweg. Dit maakt onderdeel uit van de verdere uitwerking. Hierbij zijn we afhankelijk van de hoeveelheid ruimte die aanwezig is om fietsers vanuit Oldebroek op deze locatie veilig te laten oversteken.

Reactie

Graag willen wij u uitnodigen voor een gesprek bij ons bedrijf zodat wij u kunnen laten zien welke transporten wij uitvoeren, o.a. met een groot bergingsvoertuig waarmee we vrachtauto's bergen c.q. transporteren, lang/ uitzonderlijk transport waarbij de vrachtauto combinatie een lengte heeft van ca. 22 meter.

In de huidige weginrichting t.p.v. de aansluiting Zuiderzeestraat met Mheneweg is het vanaf richting Oldebroek voor ons niet mogelijk om via Mheneweg in te rijden, vanaf de Oude Dijk kunnen we richting Wezep bij de Mheneweg ook niet de weg op rijden, dit vanwege de middengeleiders die gerealiseerd zijn, dit belemmeren onze transportbewegingen.

Antwoord

Wij maken graag gebruik van uw uitnodiging en nemen contact met u op.

4.5.5 Kosten

Reactie

Verder vind ik de plannen om een fietspad aan beide zijden te maken vanaf de Stouwdamsweg een erg dure en ingrijpende oplossing.

Antwoord

Provincie Gelderland maakt een kosten-/batenanalyse waaruit moet blijken of een maatregel in verhouding staat tot de effecten.

Wij zijn van mening dat de herinrichting van dit wegvak bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid maar ook past bij het snelheidsregime op dit wegvak.

4.6 Kruispunten Oude Dijk en IJsselvlietlaan.

Uit onderzoek is gebleken dat bewoners de situatie ter hoogte van de Oude Dijk en IJsselvlietweg als onveilig ervaren. In het verleden hebben op beide kruispunten ernstige ongelukken plaatsgevonden waarvan enkele met fatale afloop.

Wij hebben daarom bewoners gevraagd om te komen met voorstellen.

4.6.1 Kruispunt Oude Dijk

4.6.1.1 Snelheid

Reactie

Verlagen van snelheid

Antwoord

Het kruispunt ligt buiten de bebouwde kom waarvoor een snelheid geldt van 80 km/uur. Een snelheidsverlaging vraagt om een herinrichting van de weg op dit punt, aangevuld met maatregelen die de lagere snelheid afdwingen.

Overstekende fietsers en voetgangers moeten er ook op kunnen vertrouwen dat het autoverkeer zich aan de snelheid houdt. Dit om te voorkomen dat de overstekende fietser/voetganger een verkeerde beslissing neemt om over te steken.

Reactie

Lage drempels in de doorgaande weg en 60 of max. 70 km p uur.

Antwoord

Op provinciale wegen buiten de bebouwde kom bestaan er 2 snelheidsregimes: 80 km/uur voor gebiedsontsluitingswegen en 60 km/uur voor erftoegangswegen. 70 km per uur passen we niet toe.

In de vorige reactie leggen we uit waarom snelheidsverlagingen niet de juiste oplossing zijn voor beide kruispunten.

4.6.1.2 Inrichting

Reactie

Maak van de Oude Dijk tussen de inrit naar de nrs 23 en hoger en de Zuiderzeestraatweg

a: een fietspad

b: een versmald wegdek in 2 richtingen met een verbod voor vrachtwagens of

c: een eenrichtingsverkeer, vanaf de Koeleweg tot de Zuiderzeestraatweg, met een verbod voor vrachtwagens

Antwoord

Ons voorstel gaat over maatregelen op de Oude Dijk en niet over maatregelen ter hoogte van de oversteek bij de Zuiderzeestraatweg.

De gemeente geeft aan dat als er maatregelen op de Zuiderzeestraatweg worden uitgevoerd zij eventueel ook maatregelen treft op de Oude Dijk. Provincie en gemeente stemmen dit met elkaar af.

Reactie

In en uitgang Oude Dijk afsluiten voor vrachtverkeer bij de zuiderzeestraatweg. Er rijdt ook veel vrachtverkeer die de berm kapot rijden.

Antwoord

De Oude Dijk is een gemeentelijke weg. Daarnaast liggen er aan de Oude Dijk bedrijven die bevoorrad moeten worden door vrachtverkeer.

Of een vrachtwagenverbod dan ook haalbaar is moet de gemeente beoordelen. De gemeente geeft aan dat indien er maatregelen op de Zuiderzeestraatweg worden uitgevoerd zij eventueel ook maatregelen treft op de Oude Dijk. Provincie en gemeente stemmen dit met elkaar af.

Reactie

Met name in de spits is dat een lastig punt. Vooral als er ook fietsers willen oversteken. Nieuwe fietsoversteekplaats maken? bv 30-40 meter verderop richting Wezep. Er moet dan wel wat grond onteigend worden aan de andere kant, maar dit zou al heel veel verbeteren. Maar wij hebben sowieso nooit gesnapt dat destijds deze constructie gemaakt is. Omdat je de bocht vanaf Oldebroek niet kunt overzien. Dat had men toen toch ook al kunnen constateren? Maar het punt Oudendijk zou met een rondweg gelijk opgelost zijn.

Antwoord

Voor de aanleg van een veilige oversteek op deze locatie is inderdaad grondaankoop nodig. Alleen bij vrijwillige medewerking van de grondeigenaren is een veilige oversteek mogelijk. Wij hebben niet de intentie om grond te onteigenen. Indien grondverwerving niet mogelijk is moeten we mogelijkheden onderzoeken om het kruispunt beter zichtbaar te maken voor verkeer en eventuele de zichtbaarheid vanuit de Oude Dijk te verbeteren.

Datum

18 mei 2026

Zaaknummer

2023-002066

Blad

34 van 37

Reactie

Wat de aansluiting Oude Dijk met de Zuiderzeestraatweg betreft, zoals het nu is kunnen wij met vrijwel alle transporten van en naar ons bedrijf toe zonder problemen in en uitrijden. Hierbij het dringende verzoek om alle aanpassingen bij deze aansluiting ons te informeren of te bespreken om te voorkomen dat er straks een ontwerp ligt waarbij er grote kans bestaat dat wij ernstig beperkt worden in onze transport bewegingen. Nogmaals nodigen wij u hartelijk uit voor een gesprek bij ons bedrijf.

Antwoord

Als er mogelijkheden zijn om de aansluiting van de Zuiderzeestraatweg met de Oude Dijk aan te passen houden we rekening met de lengte van uw voertuigen.

Wij danken u voor het overleggen van uw gegevens zodat wij contact met uw bedrijf kunnen opnemen over de ontwerputgangspunten.

Datum
18 mei 2026

Zaaknummer
2023-002066

Blad
35 van 37

4.6.2 Kruispunt IJsselvlietlaan

4.6.2.1 Snelheid

Reactie

Haal alstublieft de snelheid uit het traject rheenweg /kamperstaatweg en maak 60 km van wat ook de veiligheid met kruising janboerswegje de bocht en duivendansweg verbeterd.

Antwoord

Het verlagen van de snelheid op dit traject naar 60 km/uur maakt geen onderdeel uit van de scope van dit onderzoek.

4.6.2.2 Oplossingsrichting

Reactie

De maatregel met middengeleider gaat absoluut niet passen vanwege zwaar groot en lang landbouw en vrachtverkeer wat de poort van IJsselvliedt in moet en uit moet draaien wat veel schade zal veroorzaken aan de authentieke poort van IJsselvliedt. Is het een optie om een verhoging in de weg gaan maken zodat er een plateau ontstaat. We hopen dat er rekening wordt gehouden met het karakter van ons landgoed. Zou het graag nog eens over in gesprek gaan en daar terplekke gaan kijken en overleggen

Antwoord

Wij hebben de situatie met een middengeleider uitgewerkt. Inmiddels hebben wij deze ook gedeeld met de indiener van deze reactie.

We zijn tot de conclusie gekomen dat er onvoldoende ruimte is om een middengeleider aan te leggen zonder dat dit impact heeft op de authentieke poort. Wij hebben besloten om in overleg te treden met het Landgoed IJsselvliedt wat de mogelijkheden zijn.

Reactie

Ik hoorde dat er op dit kruispunt de plannen liggen voor een verhoging in het midden van de weg ,dat is voor ons niet handig dan kan een vrachtwagen en landbouw verkeer de draai niet meer krijgen om de IJsselvliedt in te gaan.

Antwoord

Er zijn voor het kruispunt geen plannen voor het aanleggen van een verhoging in de provinciale weg. Een verhoging past niet bij een 80km weg omdat dit leidt tot gevaarlijke situaties.

Reactie

Wordt er rekening gehouden rekening met de hoogte van de verkeersborden ,nu staan er borden op de zuiderzeestraatweg die belemmeren het zicht vanuit de vrachtwagen en trekker.

Datum

18 mei 2026

Zaaknummer

2023-002066

Blad

36 van 37

Antwoord

Wij houden zeker rekening met zichthoeken voor verkeer vanuit de zijweg. Borden die het zicht ontnemen gaan we verplaatsen. Voor de hoogte van de borden binnen en buiten de bebouwde kom zijn landelijke richtlijnen en we gaan ervan uit dat de borden die worden genoemd hieraan voldoen. Wij nemen hierover contact met de afdeling Beheer en Onderhoud van de provincie om op locatie te gaan kijken of de borden het zicht belemmeren.

Reactie

Wij vinden een lange drempel in combinatie van snelheid van 60 km per uur van af de rotonde tot na de kruising of na de bocht bij het Jan Boerswegje ,doordat de snelheid omlaag gaat is het voor fietsers veiliger oversteken ,staat er een obstakel in het midden van de weg dan gaan ze rechts het fietspad over om afslaand verkeer in te halen . Bijgevoegd een schets voor een lange drempel ,die is ook op de Kamperstraatweg tussen de Zande en Kampen gerealiseerd.

Antwoord

De locatie waarnaar verwezen wordt betreft voornamelijk een wegvak waar de weg is afgewaardeerd naar een erftoegangsweg met een bijbehorende snelheid van 60 km/uur. Voor de Zuiderzeestraatweg is dit geen optie.

Reactie

Het enige probleem is daar de fietsers. Mbt aanwonenden van IJsselvlietlaan zijn de problemen niet groter dan bij alle andere afslaande wegen van de Zuiderzeestraatweg. Er moet hier wel een oplossing komen voor de fietsers. Tussenberm is goede oplossing

Antwoord

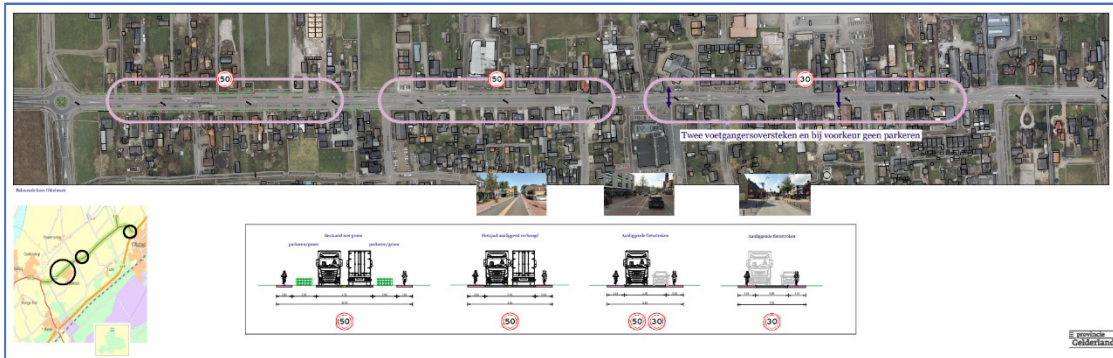
Wij delen uw mening. Wij hebben gezocht naar een oplossing met een middengeleider waarbij fietsers in 2 fasen de Zuiderzeestraatweg kunnen oversteken. De inrit van de IJsselvlietlaan moet toegankelijk zijn voor grote voertuigen en met de uitwerking van de plannen moet er rekening houden met de authentieke poort van het IJsselvliet. Uit de eerste uitwerking blijkt dat het niet mogelijk is een gefaseerde inrit aan te leggen zonder de poort aan te passen.

Datum
18 mei 2026

Zaaknummer
2023-002066

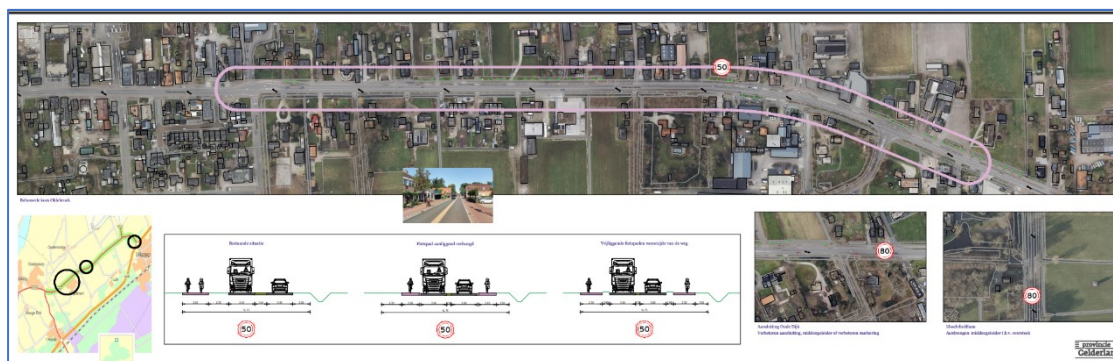
Blad
37 van 37

Bijlage 1



Presentatietekening waarop de voorgestelde weginrichting staat van de bebouwde kom tussen de rotonde de Hagen en de Stouwdamsweg.

Het eerste deel tussen de rotonde de Hagen en de Rustenburgsweg wordt voorgesteld om de maximum snelheid op 50 km/uur te houden. Tussen de Rustenburgsweg en de Sponksweg wordt een maximum snelheid voorgesteld van 50 km/uur maar hier wordt de weg wel aangepast. Op het wegvak tussen de Sponksweg en de Stouwdamsweg wordt voorgesteld voor een snelheidsverlaging naar 30 km/uur en herinrichting van het gebied met 2 nieuwe oversteekplaatsen met zebra's één ter hoogte van de kerk en één ter hoogte van de supermarkt. De bestaande oversteek met zebra's komt te vervallen.



Presentatietekening waarop de voorgestelde weginrichting staat van de bebouwde kom tussen de Stouwdamsweg en de noordelijke bebouwde komgrens.

Er worden 3 verschillende weginrichtingen voorgesteld. Een met een in twee richting bereden fietspad aan de westzijde van de Zuiderzeestraatweg, één met aan beide zijden verhoogde fietspaden en één met aan beide zijden vrijliggende fietspaden met tussenberm.

De maximum snelheid blijft 50 km/uur.

Op de presentatietekening staat ook een luchtfoto van het kruispunt Ouden Dijk en IJsselvliedtlaan getoond.