Reactienota

‘Omgevingsconsultatie Verkenning FN348’

Januari – maart 2023



Stuurgroep Verkenning FN348
Mei 2023

Inhoud

Voorwoord ... 3

1. Inleiding ... 4

2. Advies van de stuurgroep ... 4

3. Omgevingsconsultatie ... 9

4. De reacties ... 10

4.1. F348 fietsroute ... 10

4.1.1. Algemeen, vóór en tegen ... 10

4.1.2. Epse-Gorssel ... 12

4.1.3. Gorssel Noord (t/m Hoofdstraat Noord) ... 16

4.1.4. Gorssel-Zuid (t/m Hoofdstraat Zuid) ... 18

4.1.5. Combiroute ... 21

4.1.6. Gorssel-Eefde ... 22

4.1.7. Eefde-Noord ... 22

4.1.8. Aandachtspunten uitwerking en uitvoering ... 26

4.2. N348 wegvak Eefde-Gorssel ... 27

4.2.1. Algemeen, vóór en tegen maximum snelheid 60 km/u ... 27

4.2.2. Op korte termijn 60 km/u ... 30

4.2.3. Handhaving ... 32

4.2.4. Aandachtspunten uitwerking en uitvoering ... 32

4.3. N348 trajectaanpak ... 34

4.3.1. Alternatieve route ... 34

4.3.2. Kruisingen en oversteeksituaties ... 34

4.3.3. Vergroenen, nieuwe bomen ... 36

5. Het vervolg ... 36

Voorwoord

De Verkenning FN348 komt in een afrondende fase. In de maand februari van dit jaar heeft iedereen kunnen reageren op de voorstellen voor een samenhangende oplossing voor de fietsroute (F348) en de provinciale weg (N348) tussen Zutphen en Epse.

Wij willen iedereen die heeft gereageerd heel hartelijk danken voor het kenbaar maken van een reactie!

We hebben de reacties betrokken bij ons advies aan de besturen van de provincie Gelderland en de gemeenten Deventer, Lochem en Zutphen (bevoegde gezagen) om een besluit te nemen over de voorstellen. In deze nota gaan wij in op de reacties en hoe daarmee zou kunnen worden omgegaan. We hebben veel reacties mogen ontvangen. Veel positieve reacties, maar op onderdelen van de voorstellen ook negatieve reacties. Wij zijn ons ervan bewust dat we niet alle zorgen en bezwaren kunnen wegnemen. Als de bevoegde gezagen besluiten om in te stemmen met de voorstellen, zullen we bij de uitwerking ons er voor blijven inzetten om in goed overleg tot redelijke en billijke oplossingen te komen.

Tenslotte willen we ook iedereen bedanken die in een eerder stadium een bijdrage heeft geleverd aan de Verkenning FN348. Veel bewoners, ondernemers en andere partijen hebben input geleverd en tijd geïnvesteerd. In het bijzonder bedanken wij de deelnemers aan de Klankbordgroep Verkenning FN348 voor hun vertrouwen en constructieve houding.

De Stuurgroep Verkenning FN348
(provincie Gelderland en gemeenten Deventer, Lochem en Zutphen)

Mei 2023

1. Inleiding

Sinds maart 2021 onderzoeken Provincie Gelderland, de gemeenten Deventer, Lochem en Zutphen of er een hoogwaardige fietsroute (F348) aangelegd kan worden tussen Deventer en Zutphen. Tegelijkertijd kijken we naar kleinschalige maatregelen die we relatief makkelijk en tegelijk met het groot onderhoud aan de provinciale weg (N348) kunnen uitvoeren

Dat doen we als overheden niet alleen. Bewoners, ondernemers en andere partijen in het gebied hebben ideeën en wensen naar voren gebracht. Daarnaast heeft de Klankbordgroep Verkenning FN348 (tussentijds) reacties en adviezen gegeven. Deze klankbordgroep bestaat uit de dorpsraden van Epse, Eefde en Gorssel, de Fietsersbond, Land- en tuinbouworganisatie (LTO) Achterhoek-noord en Cumela (brancheorganisatie voor ondernemers in groen, grond en infra).

We komen nu in een afrondende fase van de verkenning. Op basis van de ingebrachte ideeën, wensen en (aanvullende) onderzoeken zijn we gekomen tot voorstellen voor één samenhangende oplossing voor de fietsroute en de provinciale weg. Daarmee denken we de belangrijkste knelpunten op de N348 op te lossen, in het bijzonder op het wegvak Eefde-Gorssel.

Eind vorig jaar heeft de Stuurgroep Verkenning FN348 zich positief uitgesproken over de voorstellen en besloten deze vrij te geven voor een volgende stap in het participatieproces. Ook de Klankbordgroep Verkenning FN348 heeft positief op de voorstellen gereageerd. Uiteraard betreurt de klankbordgroep dat een 'hoogwaardige fietskwaliteit' op het overgrote deel van de route niet haalbaar is. Tegelijkertijd vindt men dat met dit maatregelenpakket de fietskwaliteit op de route Deventer-Zutphen (aanzienlijk) beter wordt. Zodat sprake is van een 'doorfietsroute' die veiliger is en tot een vlottere doorstroming van het fietsverkeer leidt. De klankbordgroep heeft een aantal aandachtspunten meegegeven voor de verdere uitwerking en uitvoering van de voorstellen. U vindt deze aandachtspunten terug in het advies van de klankbordgroep (link naar webpagina provincie).

In de periode van 2 februari t/m 2 maart 2023 is de omgeving geconsulteerd en kon iedereen reageren op de voorstellen. In deze nota gaan wij in op de reacties en hoe daarmee zou kunnen worden omgegaan en leest u ons advies over de voorstellen aan de besturen van de provincie Gelderland en de gemeenten Deventer, Lochem en Zutphen. Tenslotte gaan we in op het vervolg.

2. Advies van de stuurgroep

In dit hoofdstuk leest u ons advies aan de colleges en de gemeenteraden. Met de oplevering van dit advies wordt de verkenning afgerond.

Voorstellen FN348
Het maatregelenpakket bestaat uit één samenhangende oplossing voor het fietspad en de provinciale weg, die de belangrijkste knelpunten op de N348 oplossen, vooral tussen Eefde en Gorssel. Hieronder treft u onze adviezen aan.

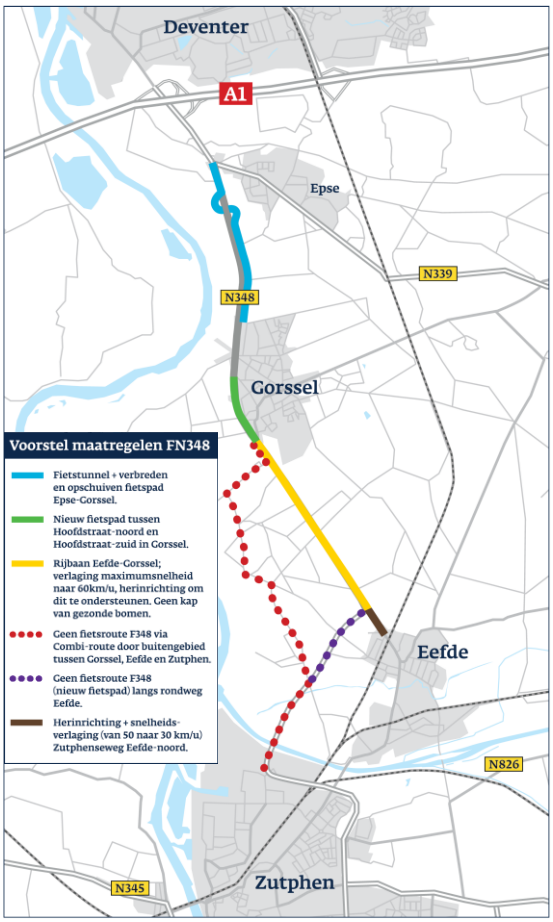
1. Voorstellen maatregelen F348
Het hoofdtracé waarop het maatregelvoorstel zich focust is de route langs de provinciale weg en de Zutphenseweg door Eefde. Daarmee valt de zogenaamde 'combiroute' af, die ten zuiden van Gorssel door het buitengebied richting rondweg Eefde en De Mars loopt.

De inrichtingseisen van een hoogwaardige fietsroute zijn op het hoofdtracé redelijkerwijs alleen realiseerbaar op het traject Epse - Gorssel. Voor het deel van de route in Gorssel en tussen Gorssel en Zutphen spreken we van een 'doorfietskwaliteit'. Op dit deel van de route is een hoogwaardige fietskwaliteit alleen haalbaar door onevenredig zware ruimtelijke ingrepen, zoals sloop van woningen, omleiden van tientallen uitritten en kap van veel bomen. Het stuk waar hoogwaardige fietsroutekwaliteit wel mogelijk is (Epse-Gorssel) is qua hoeveelheid fietsers ook het drukste; hier kunnen dus de meeste fietsers profiteren van de kwaliteitsverbetering.

We adviseren de Colleges en de gemeenteraden van Deventer, Lochem en Zutphen in te stemmen met de volgende maatregelen voor de F348:

a. Realisatie van een fietstunnel onder de N348 tussen Epse en Gorssel;
b. Opschuiven en verbreden van het fietspad tussen Epse en Gorssel;
c. Realisatie van een nieuw fietspad langs de N348 tussen de Hoofdstraat noord en Hoofdstraat zuid in Gorssel (waar fietsers nu nog gedwongen zijn om via de Hoofdstraat rijden);
d. Snelheidsverlaging (van 50 naar 30 km/u) en fietsvriendelijke herinrichting van het noordelijke deel van de Zutphenseweg door Eefde.

Deze maatregelen worden door alle partijen en door ons als stuurgroep voor de Verkenning FN348 gezien als maximaal haalbaar, realiseerbaar en betaalbaar. De maatregelen dragen bij aan een aanzienlijke verbetering van de veiligheid voor fietsers en levert in totaal een forse kwaliteitsimpuls op voor dit traject, inclusief een aanzienlijke reistijdwinst. De maatregelen hangen sterk samen. Ze versterken elkaar qua aantrekkingskracht voor fietsers. Andersom geredeneerd: het schrappen van één van de maatregelen gaat meteen ten koste van de (kosten)effectiviteit en geloofwaardigheid van de andere maatregelen.



2. Voorstellen maatregelen N348 wegvak Eefde-Gorssel

Verlaging van de maximumsnelheid van 80 naar 60 km/u, gecombineerd met een maatwerkinrichting die de verlaagde snelheid ondersteunt en die passanten meer alert maakt op de bewoning en (het gebruik van) de vele inritten. Gekoppeld aan deze maatregel worden binnen de verkenning op de overige delen van de N348 mogelijkheden gezocht om de doorstroming te bevorderen en een homogener snelheidsbeeld te creëren. In de externe boodschap is de bereikbaarheid van Zutphen in breder perspectief beschouwd, inclusief aandacht voor andere lopende projecten die de Zutphense bereikbaarheid waarborgen (o.a. A1-Epse, rotonde Brummen). De besluitvorming over aanpassingen aan de N348 is een bevoegdheid van de provincie.

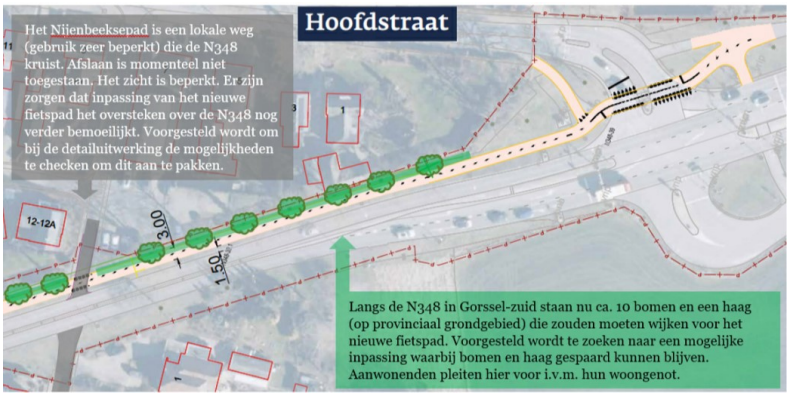
> We adviseren het college van Gedeputeerde Staten een verlaging van de maximumsnelheid van 80 naar 60 km/u, gecombineerd met een bijpassende maatwerkinrichting, verder in uitwerking te brengen.

3. Voorstellen optimalisaties uitwerking Verkenning FN348

Naar aanleiding van de omgevingsconsultatie stellen wij voor om bij de uitwerking van bovengenoemd maatregelenpakket een viertal optimalisaties in de volgende fase van het project nader te onderzoeken. Deze te onderzoeken optimalisaties kunnen mogelijk tot een meerwaarde leiden voor de doelstelling van het project. Het kan zijn dat de genoemde optimalisaties kostenverhogend uitwerken. Op basis van de resultaten van de uitwerking kan opnieuw een (bestuurlijke) afweging gemaakt worden of deze aanvullende maatregelen aan het pakket worden toegevoegd.

> We adviseren de Colleges en de gemeenteraden van Deventer, Lochem en Zutphen in te stemmen met de onderzoeken naar een viertal optimalisaties

	Maatregel	Onderzoek optimalisatie
a	Verbindingspaadje Kratonweg	Dit betreft een wens van bewoners aan de oostzijde van de N348 in de omgeving van de Kratonweg. Het gaat om een verbindingspaadje ter hoogte van de beoogde fietstunnel tussen de Kratonweg en het nieuwe fietspad (zie bijlage). Op die manier hoeven fietsers en voetgangers niet meer de N348 ter hoogte van de Kratonweg over te steken.  Wij adviseren in te stemmen met het uitvoeren van nader onderzoek in de volgende fase van het project naar de wenselijkheid/ haalbaarheid van een extra verbindingspaadje tussen de Kratonweg en het nieuwe fietspad aan westzijde van de N348.
b	Realisatie van een nieuw fietspad langs de N348 tussen de Hoofdstraat noord en Hoofdstraat zuid in Gorssel (waar fietsers nu nog	Verkeersveiligheid oversteek Nijenbeeksepad Bewoners hebben zorgen over de oversteekbaarheid N348 bij het Nijenbeeksepad, omdat er als gevolg van het nieuwe fietspad een extra

	gedwongen zijn om via de Hoofdstraat rijden);	verkeersstroom bij komt die het oversteken bemoeilijkt en (nog) verkeersonveiliger maak.  Wij adviseren in te stemmen met een nader onderzoek naar optimalisaties in de volgende fase naar aanleiding van de zorgen van de bewoners ten aanzien van de oversteek bij het Nijenbeeksepad.
c	Behoud bomen en hagen Nijenbeeksepad-Hoofdstraat-Zuid	Bewoners hebben zorgen over behoud van bomen (ca. 10 stuks) en haag ter hoogte van het nieuwe fietspad tussen het Nijenbeeksepad en de Hoofdstraat-zuid. Zie afbeelding bij punt b. Wij adviseren in te stemmen met een nader onderzoek in de volgende fase van het project naar mogelijkheden ter behoud van de bomen en een haag.
d	Rechtstreekse verbinding Epse met tunnel	Wij adviseren in te stemmen met een nader onderzoek naar de haalbaarheid van een rechtstreekse verbinding tussen de Lochemseweg in Epse en de voorgenomen locatie van de fietstunnel. De kosten voor een dergelijke maatregel zitten nu niet in het programma.

Reactienota 'Omgevingsconsultatie Verkenning FN348', mei 2023

In de reactienota gaan we in op alle reacties die tijdens de omgevingsconsultatie kenbaar zijn gemaakt. We hebben de reacties gerubriceerd, samengevat en het aantal keren dat een vergelijkbare reactie kenbaar is gemaakt aangegeven. Een aantal issues wordt door bewoners, ondernemers en anderen vaker genoemd. Vooral ook tijdens de inloopbijeenkomsten. Hieronder gaan we op de meest voorkomende reacties in. Het gaat om wensen en ideeën waarvan wij vinden dat ze niet tot een wijziging van de voorstellen moeten leiden. Enerzijds omdat wij vinden dat ze niet haalbaar en wenselijk zijn. Anderzijds omdat het aandachtspunten zijn die we bij de uitwerking van de voorstellen kunnen betrekken.

Spoor		Reactie Omgevings-consultatie	Reactie Stuurgroep
F348	a	Hoe kan er gekozen worden voor een locatie voor de fietstunnel tussen Epse en Gorssel als de Verkenning	Samenhang met Verkenning N348 Epse-A1 De Verkenning FN348 laat zien dat een fietstunnel op de voorgestelde locatie tussen Epse en Gorssel (zie bijlage) een optimale oplossing biedt voor een verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid voor het fietsverkeer tussen Zutphen en Epse. Tegelijkertijd onderzoeken we in een separate Verkenning N348 Epse-A1 wat er nodig en mogelijk is om de doorstroming van alle verkeer tussen de (omgeving van de) kruising bij

		N348 Epse-A1 nog niet is afgerond?	Epse en de oprit naar de A1 bij Deventer te verbeteren. Daarbij onderzoeken we ook mogelijke oplossingen voor het fietsverkeer. Op dit moment doen we een studie naar meerdere varianten. Wij gaan er nu vanuit dat we in de verkenning N348 Epse-A1 eind dit jaar zicht hebben op een voorkeursvariant en daarmee ook de beste haalbare oplossing voor een fietsroute op dit deel van de N348. Wij zien de voorgestelde locatie voor de fietstunnel tussen Epse en Gorssel als een no regretmaatregel. Mocht uit de Verkenning N348 Epse-A1 blijken dat er een betere oplossing voor het fietsverkeer is dan komen we bij u terug met een nieuw voorstel.
N348 Eefde-Gorssel	b	Graag de maximum snelheid van 60 km/u tussen Eefde-Gorssel instellen vooruitlopend op de bijpassende herinrichting van de weg.	We begrijpen de wens. Toch vinden wij het niet verstandig de maximumsnelheid terug te brengen, vooruitlopend op de overige onderdelen van het maatregelvoorstel. We hebben hiervoor de volgende redenen: - De snelheidsverlaging heeft niet bij iedereen de voorkeur. Er zijn ook maatschappelijke partners (zoals het bedrijfsleven) die de verlaagde maximumsnelheid vooral accepteren omdat er elders op de N348 maatregelen in het voorstellen zitten die de bereikbaarheid van Zutphen verbeteren. Het zou een verkeerd signaal afgeven als we één onderdeel van het maatregelenpakket uitvoeren versneld uitvoeren terwijl de andere nog niet onherroepelijk zijn; - Het plaatsen van de borden zonder aanpassing van de weg kent ook nadelen. Dit wordt bevestigd door de resultaten van de snelheidspilot uit 2019; overdag ging de gereden snelheid inderdaad zichtbaar omlaag maar in de avond en nacht had de maatregel weinig tot geen effect. In de evaluatie van de pilot hebben we dan ook gezegd: 60km/u op dit wegvak heeft zeker potentie maar moet vergezeld gaan van een fysieke herinrichting om 24 uur per dag tot een duidelijker, veiliger en geloofwaardige situatie te leiden; - Om de maximumsnelheid te verlagen is een juridische procedure nodig, dit heet een verkeersbesluit. Een deel van de herinrichtingsmaatregelen van dit wegvak is ook verkeersbesluitplichtig. Ook de maatregelen langs andere N348-wegvakken zijn deels verkeersbesluitplichtig. De snelheidsverlaging 'losknippen' van de overige FN348-maatregelen betekent dat er niet 1 maar 2 juridische procedures moeten komen (deels dus op dezelfde weg), inclusief langdurige bezwaar- en beroepsprocedures. - Zonder geloofwaardige herinrichting zal de politie niet of nauwelijks handhaven op de verlaagde maximumsnelheid op dit wegvak.
Traject aanpak N348	c	Graag aandacht voor een verbetering van de verkeersveiligheid bij in- en uitritten	Bij de uitwerking van de voorstellen zetten we in op maatwerk om de veiligheid te verbeteren. Ook op de andere wegvakken tussen Epse en Eefde.
	d	Eén maximumsnelheid traject Deventer-Zutphen	Het klopt dat er veel snelheidswisselingen zijn op de N348 tussen Zutphen en Deventer, maar dit hoeft geen probleem te zijn zolang het per wegvak maar duidelijk is wat de maximumsnelheid is, en dat deze ondersteund wordt door de weginrichting en het omgevingsbeeld.

			Op de N348 zijn de snelheidswisselingen inherent aan de inrichting van de omgeving: - Op de rondweg Eefde en tussen Gorssel en Epse is het omgevingsbeeld open en zijn er weinig tot geen erfaansluitingen en zijwegen. Op deze wegen zien we: a. geen reden om af te wijken van de gangbare maximumsnelheid op dit type wegen (80km/u) en b. is het ook niet mogelijk om de weg zodanig in te richten dat het zo geloofwaardig overkomt voor automobilisten dat zij zich er ook aan houden. - Op het wegvak tussen Eefde en Gorssel is het omgevingsbeeld gesloten/ bebost en zijn er juist wel veel erfaansluitingen. Hier zien we redelijkerwijs geen mogelijkheid om de gangbare maximumsnelheid van 80 km/u op veilige wijze aan te houden; - In de bebouwde kom van Gorssel geldt 50km/u, wat in juridisch opzicht ook vrijwel de enige mogelijke snelheidsklasse is op wegen met deze functie binnen de bebouwde kom.
	e	Oversteek-baarheid en verkeersveiligheid op diverse kruisingen	Dit betreft: Groeneweg, Kratonweg, Hankweg-Hassinklaan, Molenweg-N348-Elfuursweg Quatre Bras-Flierderweg, rotonde Eefde Noord. Verkeersveiligheid op de parallelweg Scheuterdijk-rotonde Eefde Noord. We betrekken alle aandachtspunten die bewoners, ondernemers en anderen naar voren hebben gebracht bij de trajectaanpak voor de N348.

3. Omgevingsconsultatie

In januari 2023 is de voorbereiding van de omgevingsconsultatie gestart. Eerst hebben we grondeigenaren en/of bewoners die het meest gaan merken van de maatregelen. Dit zijn grondeigenaren en aanwonenden tussen Gorssel en Epse, waar wordt voorgesteld om een fietstunnel te realiseren en het fietspad te verschuiven en verbreden. Daarnaast betreft het aanwonenden ter hoogte van het voorstel voor een nieuw fietspad langs de N348 tussen de Hoofdstraat-Noord en Hoofdstraat-Zuid. Op verzoek van bewoners en/of grondeigenaren zijn meerdere keukentafelgesprekken gevoerd.

In de periode van 2 februari t/m 2 maart 2023 is de omgeving geconsulteerd en kon iedereen reageren op de voorstellen. De consultatie heeft veel reacties opgeleverd en laat een enorme betrokkenheid zien van de inwoners van de gemeenten Deventer, Lochem en Zutphen. We hebben ruim 80 individuele reacties op het concept van de voorstellen mogen ontvangen. De informatiebijeenkomsten op 14 en 16 februari jl. zijn in totaal door ca. 150 belangstellenden bezocht. Tenslotte is er een grote groep (ca. 70 bewoners) die een petitie heeft ondertekend om de instelling van de maximum snelheid van 60 km/u op het wegvak Eefde-Gorssel vervroegd in te stellen en niet te laten wachten op de uitvoering van de herinrichting.

Er zijn veel positieve reacties, maar op onderdelen van de voorstellen ook negatieve reacties. Wij zijn ons ervan bewust dat we niet alle zorgen en bezwaren kunnen wegnemen. Als de bevoegde gezagen besluiten om in te stemmen met de voorstellen, zullen we bij de uitwerking ons er voor blijven inzetten om in goed overleg tot redelijke en billijke oplossingen te komen.

4. De reacties

In dit hoofdstuk reageren we op de reacties van bewoners, ondernemers, belangengroepen en anderen. We hebben de reacties gerubriceerd en samengevat. Daarbij geven we een indicatie van het aantal reacties waarop de samenvatting is gebaseerd. Dat wil niet zeggen dat in iedere reactie alle onderwerpen terug komen. Het geeft dan ook een globaal beeld van het draagvlak. In verband met de privacyregelgeving hebben we geen persoonlijke gegevens opgenomen.

4.1. F348 fietsroute

4.1.1. Algemeen, vóór en tegen

Vóór de fietsroute in zijn geheel (indicatie 40-50 reacties)
Nut en noodzaak van de fietsroute worden onderschreven. Hiervoor worden verschillende argumenten aangedragen:

- Verkeersveiligheid voor de fietser neemt toe;
- Verbeteren van de fietsroute langs de N348 is een realistisch voorstel en een duurzame keuze omdat je grotendeels van het bestaande fietspad gebruik maakt;
- De tunnel bij Epse, de verbreding van het fietspad tussen Epse en Gorssel en het aanleggen van een nieuw stuk fietspad langs de provinciale weg (zodat fietsers niet meer door de Hoofdstraat moeten) zijn goede verbeteringen;
- De fietsroute zal veel gebruikt gaan worden;
- Complimenten voor de gevonden samenhang. Er is een goede keuze gemaakt om fiets- en autoverkeer te combineren zodat zowel weg als fietspad integraal kunnen worden aangepakt.

Reactie:
Wij onderschrijven deze argumenten.

Tegen de fietsroute in zijn geheel (indicatie 5-10 reacties)
Nut en noodzaak van de totale fietsroute worden betwijfeld. Het is een verspilling van gemeenschapsgeld. Hiervoor worden in zijn algemeenheid meerdere argumenten aangedragen.

a. Gebruik:
   De fietsroute zal niet meer dan in de huidige situatie worden gebruikt. Het doel om een hoogwaardige of snelfietsroute te realiseren wordt maar ten dele waar gemaakt. Vooral vanuit het oogpunt van de fietser wordt dit betreurd
b. Verkeersveiligheid:
   Het huidige fietspad tussen Deventer en Zutphen is veilig genoeg. Er gebeuren nooit ernstige ongelukken waar fietsers bij zijn betrokken. Een verbetering van de doorstroming voor auto's maakt het minder aantrekkelijk voor fietsers;
c. Noodzaak:
   Een nieuwe route voor snelle fietsen is niet nodig. Volg de bestaande route. Ook door het dorp Gorssel.

Reactie:
Er zijn meerdere aanleidingen voor de voorgestelde maatregelen op de fietsverbinding Zutphen - Deventer:

a. Gebruik:
De hoeveelheid fietsbewegingen is hoog. Tegelijkertijd verschilt het gebruik van de fietsroute sterk op de route. Ter indicatie: In 2022 bedroeg de hoeveelheid fietsbewegingen per etmaal tussen de A1 en Epse 1.500 tot 2.000, tussen Epse en Gorssel 1.000 tot 1.700 en tussen Gorssel en Eefde 600 tot 1.000. Zeker voor Gelderse begrippen zijn dit hoge intensiteiten, die op de meeste andere plekken in de provincie, buiten de grote steden, niet gehaald worden. Op drukkere fietspaden is vanzelfsprekend meer breedte nodig dan op rustiger fietspaden om het fietsverkeer vlot en veilig af te kunnen wikkelen.

De hierboven genoemde hoeveelheden zijn geteld op werkdagen. Een groot deel van dit fietsverkeer is dus woon-werkverkeer of schoolgaand, niet recreatief. De fietsintensiteiten tussen Zutphen en Deventer nemen jaarlijks toe. De diverse ruimtelijke ontwikkelingen in de regio maken dat het fietsgebruik op de hoofdassen alleen maar verder zal stijgen. Verder zien we dat het aantal 'speciale' fietsen zoals e-bikes, speedpedelecs, bakfietsen en cargobikes substantieel toeneemt. Tenslotte verwachten we nog een extra toename als gevolg van een verbetering van de fietsroute.

Wij stemmen de breedte van de fietspaden af op de huidige en te verwachten hoeveelheid fietsverkeer. Het is qua fysieke ruimte niet overal redelijkerwijs mogelijk om de gewenste breedte te realiseren (4 meter). Soms beperken gebouwen of bomenrijen de beschikbare ruimte. Per situatie maken wij de afweging of een verbreding gerechtvaardigd is, afgezet tegen de ruimtelijke ingreep die ervoor nodig is.

Daarnaast is het een terechte constatering dat het doel om een hoogwaardige of snelfietsroute slechts op een deel van de route wordt gehaald. Tegelijkertijd vinden wij dat met dit maatregelenpakket de fietskwaliteit op de route Deventer-Zutphen (aanzienlijk) beter wordt. Zodat sprake is van een ‘doorfietsroute’ die veiliger is en tot een vlottere doorstroming van het fietsverkeer leidt.

b. Verkeersveiligheid:
De huidige fietsroute tussen Zutphen en Deventer is op een aantal plekken onvoldoende veilig. Dit ligt deels aan gevaarlijke kruisingen of oversteeklocaties en op sommige plekken ook aan de breedte van het fietspad. Tussen Epse en Gorssel is het fietspad te smal om de huidige hoeveelheid fietsers en bromfietsers plaats te kunnen bieden, waardoor de kans op ongevallen tussen fietsers onderling en op eenzijdige fietsongevallen substantieel toeneemt. Op sommige plekken moeten fietsers lang wachten op overig verkeer. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de verkeerslichten bij Epse.

c. Noodzaak:
We willen het verplaatsen per fiets vlot, veilig en aantrekkelijk maken. Een achterliggend doel is dat meer mensen, zeker in de spits, de fiets pakken als alternatief voor de auto. De winst in reistijd en veiligheid voor fietsers is dusdanig dat we extra fietsers verwachten als gevolg van het voorgestelde maatregelpakket. Met name het nieuwe fietspad langs de N348 in Gorssel en de fietstunnel ten zuiden van Epse zorgen naar verwachting voor extra aantrekkingskracht, maar ook de maatregelen in Eefde en tussen Epse en Gorssel.

4.1.2. Epse-Gorssel

Fietstunnel: locatie en gebogen ontsluitingsroutes (indicatie 10-15 reacties)
Bewoners en/of grondeigenaren die een effect gaan merken van de maatregelen ter hoogte van Epse, brengen wensen, kanttekening of bezwaren naar voren ten aanzien van de locatie van de fietstunnel en de gebogen ontsluitingsroutes.

a. Locatie fietstunnel:
   De voorgestelde locatie voor de fietstunnel biedt te weinig perspectief voor fietsers van en naar Epse. Vooral voor het fietsverkeer tussen Deventer en Epse-Laren-Lochem. Deze fietsers moeten gelijkvloers blijven oversteken bij de kruising bij Epse. Met name de schoolgaande jeugd zal dus bij de stoplichten blijven oversteken. Dat leidt ook tot langere wachttijden bij de stoplichten voor autoverkeer. Hoe hangt de keuze voor de locatie samen met de Verkenning N348 Epse-A1?

b. Woonkwaliteit en leefbaarheid:
   Bewoners en grondeigenaren aan de westzijde van de N348 ter hoogte van de beoogde fietstunnel vrezen voor hun woongenot en de leefbaarheid. Daarvoor worden meerdere argumenten aangedragen:
   1. Verslechtering van het uitzicht: nieuw fietspad, de fietstunnel en het fietsverkeer;
   2. Meer geluidsoverlast van gemotoriseerd verkeer (auto's/vrachtauto's, etc.). Omdat fietsers minder vaak gebruik zullen maken van de oversteekplaats (stoplichten) in Epse kunnen auto's vaker doorrijden. Dit zorgt voor een verhoging van de snelheid en dus meer lawaai;
   3. Geluidsoverlast van fietsers op het nieuwe fietspad.

c. Verkeersveiligheid en sociale veiligheid:
   Bewoners en grondeigenaren plaatsen kanttekening bij een aantal veiligheidsaspecten:
   1. Verkeersveiligheid kruising Bolmansweg:
      Het voorstel voor de tunnel leidt tot een gevaarlijk kruising van fiets- en oprijdend landbouwverkeer bij de Bolmansweg. Landbouwverkeer heeft veel opstelruimte nodig. Realiseer de tunnel meer richting Epse;
   2. Verkeersveiligheid ontsluitingsroute oostzijde tunnel:
      Het maken van een dergelijke wijde lange bocht waardoor de snelheid van snelfietsers en brommers alleen maar hoger wordt komt het de veiligheid niet echt ten goede in aanloop naar en in een tunnel. Waarbij tevens de veiligheid bij een haakse kruising van het fietspad uit Epse vlak voor de inrit van de fiets tunnel te bezien is.
   3. Rijbaanscheiding fietstunnel:
      In de overzichtstekening lijkt er op de N348 ter plekke van de fietstunnel over een lengte van 200 meter een vaste rijbaanscheiding ingetekend te zijn. Deze blokkeert links afslaand verkeer vanuit de Kratonweg richting Deventer en komt de veiligheid van motorrijders niet ten goede. Voorgesteld wordt deze rijbaanscheiding achterwege te laten.
   4. Sociale veiligheid fietstunnel:
      Een fietstunnel is sociaal niet veilig, wat leidt tot minder gebruik.

d. Toegankelijkheid landbouwgronden:
   De toegankelijkheid en gebruiksmogelijkheden landbouwgronden verslechtert. Het is niet duidelijk of als gevolg van de fietstunnel en de gebogen ontsluitingsroutes het nog mogelijk is voor landbouwvoer- en werktuigen om op het land te komen. Bovendien vragen de ontsluitingsroutes veel ruimte, wat ten koste gaat van kostbare landbouwgrond.

e. Particulier grondeigendom en compensatie:
Bewoners en grondeigenaren zijn niet blij met de projectie van de tunnel en de gebogen ontsluitingsroutes (deels) op hun grondeigendom. Bewoners en/of grondeigenaren wijzen op (mogelijke) planschade, als gevolg van een waardedaling van de woning en/of gronden.
Enkele grondeigenaren zijn ook niet te spreken waarop er met hen gecommuniceerd is over de voorbereiding van de voorstellen. Men voelt zich overvallen door de voorstellen. In 2020 zijn de laatste gesprekken gevoerd, sindsdien heeft men niets meer gehoord.

f. Verbindingspaadje:
Voor bewoners aan de Kratonweg is het teleurstellend dat zij nog steeds de Deventerweg moeten oversteken. Het zou heel mooi zijn wanneer de Kratonweg zou worden verbonden met de nieuwe fietsroute zonder dat de Deventerweg behoeft te worden overgestoken.

g. Alternatieven:
Er zijn enkele alternatieve oplossingen voorgesteld.

1. Fietsroute oostzijde doortrekken en tunnel tussen Epse en A1:
Behoud van het fietspad en de fietsroute aan de oostkant van de N348 (zijde Epse) . Je volgt dan het bestaande fietspad en steekt de N339 (Lochemseweg) over met de fiets, blijft aan die kant en gaat verderop met een tunnel onder de N348 door naar de westkant.
2. Fietsroute oostzijde doortrekken om Chesterfield met fietsbrug bij de Pessink:
Trek het bestaande fietspad door richting industrieterrein Deventer. Om de Chesterfieldlocatie heen met een fietsbrug bij de Pessink. Een fietsbrug zal zeker ongeveer 4 meter hoog worden i.v.m. vrachtauto's maar hoeft niet ontsierend te zijn voor de omgeving want daar staan of komen bouwwerken die nog hoger zijn. Zo krijg je een oplossing die landschappelijk minder impact heeft dan het voorgestelde plan.

Reactie:
a. Locatie fietstunnel:
De Verkenning FN348 laat zien dat een fietstunnel op de voorgestelde locatie tussen Epse en Gorssel een optimale oplossing biedt voor een verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid voor het fietsverkeer tussen Zutphen en Deventer. Tegelijkertijd onderzoeken we in een separate Verkenning N348 Epse-A1 wat er nodig en mogelijk is om de doorstroming van alle verkeer tussen de (omgeving van de) kruising bij Epse en de oprit naar de A1 bij Deventer te verbeteren. Daarbij onderzoeken we ook mogelijke oplossingen voor het fietsverkeer. Op dit moment doen we een studie naar meerdere varianten. We gaan er nu vanuit dat we in de verkenning N348 Epse-A1 eind dit jaar zicht hebben op een voorkeursvariant en daarmee ook de beste haalbare oplossing voor een fietsroute op dat deel van de N348.

Wij zien de voorgestelde locatie voor de fietstunnel tussen Epse en Gorssel als een 'no regretmaatregel'; een ingreep die in alle scenario's meerwaarde biedt. Mocht uit de Verkenning N348 Epse-A1 blijken dat er een betere oplossing voor het fietsverkeer is dan volgt er een heroverweging.

b. Woonkwaliteit en leefbaarheid:
Wij erkennen dat door de aanleg van een nieuw fietspad en de fietstunnel de woon- en leefomgeving voor omwonenden zal veranderen. Bij de uitwerking van de maatregelen gaan wij in overleg met betrokkenen op zoek naar oplossingen om de (beleving van) overlast zo veel als mogelijk te beperken. Daarbij kunnen ook zaken als een erfafscheiding of groene inpassing aan bod komen.

c. Verkeersveiligheid en sociale veiligheid:

1. Verkeersveiligheid kruising Bolmansweg:
   Er is aan de oostzijde van de weg ter hoogte van de huidige Chesterfield-locatie geen ruimte om het verbrede en opgeschoven fietspad in te passen. Wat betreft de kruising tussen het nieuwe fietspad en de Bolmansweg: wij zijn het er mee eens dat een veilige vormgeving met goed uitzicht hier belangrijk is en nemen die mee bij de detailuitwerking van de voorgestelde oplossing. Wat betreft het oversteken naar de overzijde van de weg: ook daar komt het fietspad verder bij de rijbaan vandaan te liggen, waardoor het met meer voertuigtypen mogelijk is om tussen het fietspad en de rijbaan te staan zonder één van beiden te blokkeren.
2. Verkeersveiligheid gebogen ontsluitingsroute oostzijde tunnel:
   We hebben bewust gekozen voor een gebogen ontsluitingsroute. Hoge snelheden bij het afdalen in combinatie met scherpe bochten vergroten de kans op fietsongevallen, zowel eenzijdig als tussen fietsers onderling. Daarnaast komt dit ook de sociale veiligheid ten goede (zie hieronder). Wat betreft de kruising tussen het doorgaande fietspad richting de tunnel en het afslaande fietspad richting de Lochemseweg: ook hier is bewust voor deze ontwerpoplossing gekozen. De kruising ligt op maaiveld, buiten de helling, waar het overzicht goed is en de snelheden normaal. De kruising is zo vormgegeven dat de hoofdstroom (van/naar de tunnel) rechtdoor gaat en voorrang heeft.
3. Rijbaanscheiding fietstunnel:
   De ingetekende rijstrookscheiding ter hoogte van de fietstunnel is enkel de bestaande markering. Deze wijzigt niet in ons voorstel. De rijstroken van de N348 worden in het ontwerp dus niet fysiek van elkaar gescheiden.
4. Sociale veiligheid fietstunnel:
   De keuze voor gebogen ontsluitingsroutes voor de fietstunnel heeft ook te maken met de sociale veiligheid. Eenmaal op de helling of in de tunnel moeten fietsers een zekere afstand voor zich uit kunnen kijken om zich veilig te voelen. Ook dient de onderdoorgang onder de weg niet langer dan nodig te zijn. Deze elementen vereisen relatief flauwe bochten in de hellingen en een rechte onderdoorgang. Bij de uitwerking van de voorstellen zullen we ook bekijken wat er nodig is om (een gevoel van) sociale veiligheid te optimaliseren.

d. Toegankelijkheid landbouwgronden:
   De voorstellen zijn nog niet op het detailniveau uitgewerkt waarop individuele perceelaansluitingen ontworpen zijn. Uiteraard dient ieder individueel perceel op veilige wijze ontsloten te worden op het openbare wegennet. In het vervolgproces, waarin we de voorgestelde maatregelen op een dieper detail uitwerken, bekijken we per perceel de mogelijkheden. Dit doen we in overleg met de eigenaren.

e. Particulier grondeigendom en compensatie:
   Wij betreuren het feit dat enkele grondeigenaren zich overvallen voelen door de voorstellen. We hebben er voor gekozen de grondeigenaren voorafgaand aan de openbare omgevingsconsultatie schriftelijk te informeren met het verzoek om contact op te nemen. Met als doel om hen bij te praten over de voorstellen voordat deze in de openbaarheid zouden komen.

   Hoe gaat het nu verder? Als de besturen van de provincie en de gemeenten ons advies overnemen om in te stemmen met de voorstellen voor de F348, dan werken we vervolgens de voorstellen verder uit. Bij die uitwerking moet blijken óf en zo ja, in welke mate gronden van derden nodig zijn. De gesprekken met grondeigenaren over de grondverwerving zullen naar verwachting starten in 2024, de aankopen worden gedaan op basis van een volledige schadeloosstelling.

f. Verbindingspaadje Kratonweg:
We begrijpen de lokale meerwaarde van uw suggestie voor een verbinding tussen de Kratonweg en het nieuwe fietspad aan de westzijde van de N348 voor fietsverkeer. Deze zullen we onderzoeken bij de detailuitwerking van de voorgestelde maatregelen.

g. Alternatieven:

1. Fietsroute oostzijde doortrekken en tunnel tussen Epse en A1:
Wij vinden het belangrijk dat als doorgaand fietsverkeer zowel de N339 als de N348 kruist, dit bij beide wegen ongelijkvloers gebeurt. We willen het aantal gelijkvloerse oversteken met verkeerslichten tot het minimum beperken. Met het voorstel voor de locatie van de fietstunnel hoeft het doorgaand fietsverkeer de N339 en de N348 niet gelijkvloers te kruisen. Wij zien de voorgestelde locatie voor de fietstunnel tussen Epse en Gorssel dan ook als een 'no regretmaatregel'. Mocht uit de Verkenning N348 Epse-A1 blijken dat er een betere oplossing voor het fietsverkeer is dan volgt er een heroverweging (zie ook onze reactie onder punt a).
2. Fietsroute oostzijde doortrekken om Chesterfield met fietsbrug bij De Pessink:
Dit alternatieve voorstel heeft een ruimtelijke impact, die naar onze mening de impact van de voorgestelde fietstunnel ruimschoots overstijgt.

Verschuiven en verbreden fietspad (indicatie < 5 reacties)
Bewoners en/of grondeigenaren die een effect gaan merken van de beoogde verschuiving en verbreding van het fietspad tussen Epse en Gorssel brengen een aantal wensen, kanttekeningen of bezwaren naar voren.

a. Noodzaak:
Een verbetering van het fietspad kan nodig zijn, maar een verbreding naar 4 meter is niet nodig. Zeker omdat een verbreding naar 4 meter lang niet overal langs de route mogelijk is. Slechts een verbreding op het wegvak Epse-Gorssel heeft dus weinig effect en kost onnodig natuur en veel geld.

b. Verkeersveiligheid in- en uitritten:
De toename van het aantal fietsers en een toename van de gemiddelde snelheid maakt het gebruik van de inrit/uitrit steeds verkeersonveiliger. Met name wanneer je links af wilt slaan en de rechterbaan oversteekt. In het bijzonder met een aanhanger. Dit zou voorkomen kunnen worden door voldoende opstelruimte te maken tussen het nieuwe fietspad en de provinciale weg;

c. Kappen bomen:
In dit voorstel moeten alle grote eiken van Epse tot aan Gorssel gekapt worden; dat vind wordt onacceptabel gevonden. De provincie heeft wat mij te weinig oog voor het belang van bomen.

d. Particulier grondeigendom en compensatie:
Het voorstel is alleen te realiseren als er particuliere grondeigendommen worden verworven. Hoe gaat de provincie hiermee om? Welke compensatiemaatregelen heeft de provincie voor ogen?

e. Fietspad en parallelweg:
Het fietspad wordt verbreed tot 4 meter. Zou het eventueel mogelijk en wenselijk zijn om dit traject uit te voeren als parallelweg zodat langzaam verkeer hiervan gebruik kan maken?

Reactie:

a. Noodzaak:
   Wij stemmen de breedte van de fietspaden af op de huidige en de te verwachte hoeveelheid fietsverkeer. Het fietspad op het tracé Epse -Gorssel wordt al intensief gebruikt (1.000 tot 1.700 fietsers per dag/meting 2022). We voorzien hier een groei, ook van het aantal 'speciale' fietsen zoals e-bikes, speedpedelecs, bakfietsen en cargobikes substantieel toeneemt. Dergelijke fietsen vragen om meer breedte dan traditionele fietsen. Het huidige fietspad is te smal om dergelijke hoeveelheden elkaar vlot en veilig te kunnen laten passeren. Een breedte van het fietspad van 4 meter sluit - ook vanuit de landelijke richtlijnen- aan bij de hoeveelheid en samenstelling van (brom)fietsers tussen Epse en Gorssel.

b. Verkeersveiligheid in- en uitritten:
   Het klopt dat het auto- en fietsverkeer het op het stuk tussen Epse en Gorssel in de spits niet makkelijk hebben om vlot de weg op te kunnen rijden. Het voorstel hebben wij reeds verwerkt in het ontwerp: de afstand tussen het fietspad en de rijbaan wordt vergroot tot 6 meter waardoor er een personenauto tussen in kan staan. Deze afstand is vergelijkbaar met de kruising bij Quatre Bras waar naar wordt verwezen in de reactie.

c. Kappen bomen:
   De voorgestelde maatregelen in het kader van de fietsroute leiden niet tot kap van de bomen die vlak langs de weg tussen Epse en Gorssel staan"

d. Grondeigendom en compensatie:
   Het klopt dat het plan niet eerder te realiseren is, nadat alle benodigde gronden door de provincie zijn aangekocht. De gesprekken met grondeigenaren over de grondverwerving zullen naar verwachting starten in 2024, de aankopen worden gedaan op basis van een volledige schadeloosstelling.

e. Fietspad en parallelweg:
   Tussen Gorssel en Epse liggen de meeste woningen juist aan de zijde waar het fietspad niet ligt. Een parallelweg zou dus slechts voor een zeer beperkte groep bewoners meerwaarde hebben. Het opwaarderen van het fietspad naar een parallelweg is daarom niet aan de orde.

4.1.3. Gorssel Noord (t/m Hoofdstraat Noord)

Bestaande fietspad en in-/uitritten (indicatie < 5 reacties)
Verschuif het bestaande fietspad en creëer een groene ruimte tussen de in- en uitritten van de woonpercelen en het fietspad. Dit verbetert het zicht, kan botsingen tussen in- en uitrijdende auto's met passerend fietsverkeer voorkomen en komt daarmee de verkeersveiligheid ten goede. De ruimte om te schuiven kan worden gevonden tussen het bestaande fietspad en de rijbaan en door parkeervakken langs de N348 op te heffen. Deze worden toch niet door de bewoners gebruikt en er ligt noordelijker al een parkeervak. Wel moeten er waarschijnlijk 3 jonge berkenbomen worden gekapt. Deze suggestie wordt specifiek gedaan voor een kleine groep woningen meteen ten noorden van de kruising met de Elfuursweg.

Reactie:
Wij vinden deze suggestie een nader onderzoek waard en komen hier op terug bij de detailuitwerking van het maatregelvoorstel.

Kruising Molenweg-N348-Elfuursweg (indicatie < 5 reacties)
Afslaand autoverkeer vanaf Deventer is veilig geregeld voor fietsers. Afslaand verkeer vanuit Zutphen is niet veilig geregeld. Het afslaande autoverkeer heeft tegelijkertijd groen als de fietsers. Er is geen aparte rijstrook en verkeerslicht voor afslaand verkeer. Er is ook geen waarschuwing voor rechtdoor fietsverkeer. Dit levert verkeersonveilige situatie en ongelukken op. Is het mogelijk om afslaande auto's een goed zichtbare waarschuwing te geven voor rechtdoor fietsverkeer ?

Reactie:
Het klopt dat rechts afslaand autoverkeer vanuit Zutphen en recht doorgaand fietsverkeer tegelijkertijd groen krijgen op de kruising met de Elfuursweg. Wij zien in de bestaande ruimte echter geen mogelijkheid om dit anders in te stellen. Althans, niet zonder zeer negatieve bijeffecten (filevorming op de N348 in heel Gorssel, sluipverkeer, roodlichtnegatie door fietsers en/of automobilisten). De suggestie voor een voorwaarschuwing zullen we beschouwen bij de detailuitwerking van de voorgestelde maatregelen. De kruising met de Elfuursweg functioneert inderdaad niet optimaal. Binnen de kaders van het project zien we helaas geen mogelijkheden om hier structurele verbeteringen aan te brengen.

Kruising N348-Hoofdstraat Noord (indicatie < 5 reacties)
De fietser op het nieuwe fietspad komen in een voorrangsituatie. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties ter hoogte van de kruising Hoofdstraat Noord. Zeker als er filevorming is (’s morgens en ’s avonds). Hieronder een nadere toelichting.

a. Kruisend verkeer en slecht zicht:
   Het verkeer dat de Hoofdstraat in gaat zal het recht doorgaande verkeer en de fietsroute moeten kruisen. Er is dan weinig zicht op het fietspad in beide richtingen. De hogere snelheid van bromfietsen, e-bikes en speed pedelecs maakt het nog verkeersonveiliger. Om deze redenen zullen fietsers aarzelen om toch de bestaande route door Gorssel te (blijven) volgen.

b. Inritten woningen, voetgangers en sluipverkeer op de parallelweg:
   Door deze nieuwe situatie wordt het risicovol voor bewoners om met de auto vanaf het woonperceel in- en uit te rijden. Bomen belemmeren ook het zicht. In de nieuwe situatie zijn voetgangers op de parallelweg minder veilig omdat er meer fietsverkeer is. Bovendien is er in de spits sluipverkeer op de parallelweg (waar de maximumsnelheid maar liefst 50 km/u is). Een goede oplossing hiervoor is het verbodsbord “inrijden verboden” met onderschrift, “inrijden toegestaan voor aanwonenden en bestemmingsverkeer”.

Reactie:
a. Kruisend verkeer en slecht zicht:
   De fietsoversteek over de Hoofdstraat-noord wordt inderdaad zo vormgegeven dat recht doorgaand fietsverkeer voorrang heeft op autoverkeer. Dit is de standaard: in principe hebben fietspaden langs doorgaande wegen altijd voorrang op zijwegen. Hiervan afwijken zou juist verwarring en nieuwe risico's oproepen en sluit bovendien niet aan bij ons streven naar vlotte en veilige fietsroutes. De exacte vormgeving van de kruising met de Hoofdstraat-noord wordt in de vervolgfase uitgedetailleerd. We vinden het hierbij belangrijk dat het fietspad ter plaatse op voldoende afstand van de N348 ligt zodat auto's op de Hoofdstraat tussen de N348-rijbaan en het fietspad in kunnen staan en niet in één keer beiden moeten kruisen. De aarzeling bij fietsers willen we uiteraard voorkomen. Dit doen we enerzijds door de vormgeving en eenvoudig en duidelijk mogelijk te maken en anderzijds door de fietsbewegwijzering - die er nu al staat - aan te passen.

b. Inritten woningen, voetgangers en sluipverkeer op de parallelweg:
Hoe de parallelweg voor autoverkeer aantakt op de aansluitende wegen is een punt van uitwerking. De wijze waarop de parallelweg nu op de Hoofdstraat aantakt kan niet in deze vormgeving gehandhaafd blijven. In het vervolgproces geven we dit nader vorm, waarbij bereikbaarheid voor aanwonenden en verkeersveiligheid leidend zijn.

4.1.4. Gorssel-Zuid (t/m Hoofdstraat Zuid)

Nieuw fietspad: noodzaak, inpassing en verkeersveiligheid (indicatie 10-15 reacties)
Een nieuw fietspad is niet nodig en niet gewenst. Hiervoor worden verschillende redenen genoemd.

a. Noodzaak:
Er ligt al een fietsroute door het dorp. Haal de twee vernauwingen aan het begin en aan het eind van de Hoofdstraat weer weg om de fietser meer ruimte te geven.

b. Gebruik:
Het fietspad zal niet veel gebruikt worden. De prognose van het aantal fietsbewegingen per etmaal van 900 lijkt ons wat te optimistisch ingeschat, want:
- Schoolgaande kinderen uit Gorssel verzamelen ergens in Gorssel om van daaruit in groepjes naar Deventer of Zutphen te fietsen, die zullen geen gebruik maken van dat nieuwe fietspad;
- Recreatieve fietsers zullen ook eerder door Gorssel fietsen dan over het nieuwe fietspad;
- Blijft over de fietser die tussen Deventer en Gorssel woont en in Zutphen werkt of die tussen Zutphen en Gorssel woont en in Deventer werkt. Dat zullen er naar onze mening geen 450 per dag zijn en dan is het de vraag of het de kosten van het aanleggen wel waard is.

c. Inpassingsruimte:
Er is te weinig ruimte om het fietspad langs de N348 in te passen zonder aanspraak te maken op particulier grondeigendom.

d. Woon- en leefkwaliteit:
Aanleg van het nieuwe fietspad leidt tot een extra verkeerstroom langs de achterzijde van particuliere tuinen en verslechtert het uitzicht en de woon- en leefkwaliteit. Zeker als de bomen en de haag moeten verdwijnen. Ook het dorpsaanzicht wordt daarmee vernield. De N348 iets in westelijke richting verleggen biedt wellicht perspectief. Zodat er meer ruimte ontstaat en de kap van de bomen niet nodig is. Daarnaast is het gewenst om onderzoek te doen naar mogelijkheden voor geluidwerende voorzieningen. Ander asfalt kan wegverkeerslawaai wellicht verminderen.

e. Verkeersveiligheid fietsers:
Het is verkeersgevaarlijk gelet op de werkelijke snelheden op de N348 (meer dan 50 km/u), zeker buiten de spits om. Het is nog niet duidelijk of er een goede afscheiding tussen de weg en het fietspad komt. Overweeg een visuele afscherming van het fietspad. Voor de fietser geeft dat een gevoel van veiligheid en voor de automobilist een stuk duidelijkheid dat er fietsers uit beide richtingen komen.

f. Verkeersveiligheid oversteek Nijenbeeksepad:
De oversteek bij het Nijenbeeksepad en de Groeneweg zijn al gevaarlijk, een extra te kruisen verkeersstroom met fietsers maakt de oversteek nog gevaarlijker.

g. Luchtkwaliteit en gezondheid:
Het is ongezond omdat er in de ochtend- en avondspits vaak files van langzaam rijdend en stilstaand verkeer zijn tussen de verkeerslichten aan de Hoofdstraat en de verkeerslichten bij het Elf uur. De luchtkwaliteit zal daardoor sterk verminderen. Dat zijn ook de tijden waarop de fietsforensen daar vlak langs rijden.

h. Straatverlichting:
Er is nu geen straatverlichting langs de N348 en dat zal er moeten komen vanwege het fietspad. De huidige verlichting van de N348 geeft veel verstrooiing van licht, hetgeen overlast geeft. Bovendien leidt nog meer verlichting tot een verstoring van het ecologisch evenwicht.

i. Opvang regenwater:
Opvang regenwater is een issue, leidt plaatselijk tot wateroverlast.

j. Bereikbaarheid particuliere gronden:
Bereikbaarheid grondeigendom aan de overzijde van de weg moet geborgd worden.

k. Compensatie:
Realisatie van het fietspad leidt tot waardedaling van woningen. Bij (eventuele) verkoop op korte termijn gaat er van de maatregelen een schaduwwerking uit die nu al de marktwaarde negatief beïnvloed.

l. Alternatieve routes:
Is er ook gekeken naar alternatieve routes ter hoogte van Gorssel, zoals aan de westzijde van de N348 of via het buitengebied?

Reactie

a. Noodzaak:
Het nieuwe fietspad langs de N348 in Gorssel zorgt ervoor dat doorgaand fietsverkeer niet langer over de Hoofdstraat hoeft te rijden. Deze weg is smal, oncomfortabel en er zijn veel risicovolle situaties met afslaand en inparkerend autoverkeer. Met het nieuwe fietspad heeft doorgaand fietsverkeer hier niet langer last van.

b. Gebruik:
De genoemde 900 fietsers zijn geen prognose; 900 is op dit moment (werkdag 2022) het dagelijkse aantal fietsbewegingen op het rustigste stuk van de gehele fietsrelatie Zutphen – Deventer, namelijk tussen Gorssel en Eefde. Op een gemiddelde werkdag rijden er tussen de 900 (ten zuiden van Gorssel) en 2.000 (ten noorden van Epse) fietsers op de route tussen Zutphen en Deventer. De fietsintensiteiten tussen Zutphen en Deventer nemen jaarlijks toe, en als gevolg van de voorgestelde maatregelen verwachten wij daar bovenop nog een extra toename.

Er is wel degelijk sprake van een aanzienlijke stroom doorgaand fietsverkeer door Gorssel, van Zutphen/Warnsveld/Eefde naar Deventer/Epse. Gebruiksmetingen laten zien dat een groot deel van de fietsers die aan de zuidzijde van Gorssel worden waargenomen, ten noorden van Gorssel hun route vervolgen. Er is daarnaast inderdaad een deel van de fietsers wiens herkomst/bestemming in Gorssel ligt; een deel van deze groep zal via de Hoofdstraat blijven rijden omdat dit voor hen korter is. We verwachten een etmaalintensiteit van 700 tot 900 fietsbewegingen op het nieuwe fietspad langs de N348 in Gorssel. Dit zijn aanzienlijke hoeveelheden fietsers; dit rechtvaardigt een nieuw fietspad.

c. Inpassingsruimte:
Uitgaande van de verwachte intensiteit kunnen we volstaan met een beperkte fietspadbreedte van 3 meter (in tegenstelling tot de 4 meter die in 2020 deel uitmaakte van de voorkeursvariant van de Cleantech regio). Zoals het fietspad in het schetsontwerp is gedimensioneerd blijft het ongeveer 1 meter bij de perceelsgrens vandaan. Wij zien op dit moment geen reden waarom de perceelsgrens alsnog overschreden zou worden.

d. Woon- en leefkwaliteit:
Bij de uitwerking onderzoeken we de mogelijkheden om de situatie zo vorm te geven dat de bomen behouden kunnen blijven. Ook de mogelijkheden om de N348 iets in westelijke richting te verleggen zullen we onderzoeken. Later in het proces komen we hierop terug. Indien tijdens de nadere planuitwerking uit onderzoek blijkt dat de bomen en haag toch niet behouden kunnen worden treden wij met de betrokken aangrenzende perceeleigenaren in overleg over een voor alle partijen acceptabele oplossing. Voor deze oplossing zoeken wij aansluiting bij een situatie die zoveel mogelijk vergelijkbaar is met de huidige situatie. We doen in dat kader ook onderzoek naar de noodzaak voor geluidwerende voorzieningen.

e. Verkeersveiligheid fietsers:
Wat betreft de gereden snelheid op de N348 in Gorssel; wij nemen dit ook waar. De werkelijk gereden snelheid[1] ligt op dit deel van de N348 op 66 km/u. Het heeft onze wens om de aanleg van het voorgestelde fietspad te combineren met maatregelen om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te temperen. In de vervolgfase van dit project onderzoeken we de mogelijkheden hiertoe. Ook kijken we kritisch naar het type afscheiding dat nodig is tussen de rijbaan en het nieuwe fietspad.

f. Verkeersveiligheid oversteek Nijenbeeksepad:
De kruisingen met het Nijenbeeksepad heeft onze aandacht bij de detailuitwerking van de voorgestelde maatregelen. Al in de huidige situatie is de situatie hier voor verbetering vatbaar. De komst van het voorgestelde nieuwe fietspad vereist een veilige en overzichtelijke inpassing. In het uitwerkingsproces van de voorgestelde maatregelen onderzoeken we de mogelijkheden hiertoe.

g. Gezondheid en luchtkwaliteit:
Wat betreft de luchtkwaliteit langs de N348 in Gorssel: wij kunnen ons voorstellen dat deze langs de N348 lager is dan op de Hoofdstraat. Dit weegt echter niet op tegen de nadelen van het fietsen op de Hoofdstraat ten opzichte van het fietsen langs de N348, qua verkeersveiligheid en afwikkeling.

h. Straatverlichting:
Wat betreft verlichting van het fietspad; of extra verlichting nodig is, hoe deze vormgegeven dient te worden en hoe negatieve leefbaarheidseffecten vermeden worden is een punt wat aan de orde komt bij de detailuitwerking van het voorstel.

i. Opvang regenwater:
Bij de uitwerking zullen we de mogelijkheden onderzoeken om tot een verantwoorde opvang van regenwater te komen.

[1] Verkeerskundig wordt de werkelijk gereden snelheid uitgedrukt in de zogenaamde V85: de rijsnelheid die door 85% van al het verkeer niet overschreden wordt. Op de N348 tussen de Hoofdstraat-noord en Hoofdstraat-zuid rijdt dus 85% van het gemotoriseerde verkeer maximaal 66 km/u. De maximumsnelheid is 50 km/u. Er zijn dus veel snelheidsovertreders.

j. Bereikbaarheid particuliere gronden:
Wij zien er op toe dat alle percelen bereikbaar blijven.

k. Compensatie:
Wat betreft de eventuele waardedaling van woningen als gevolg van de aanleg van het fietspad. Claims met betrekking tot planschade nemen wij t.z.t. in behandeling op basis van de provinciale planschadeverordening. De eventuele uitkering van planschade zal echter pas plaatsvinden nadat de planologie van je project een onherroepelijke status heeft verkregen.

l. Alternatieve routes:
We hebben geen alternatieve routes door het buitengebied ter hoogte van Gorssel onderzocht. Met de fietsroute willen we een vlotte verbinding maken voor woon-werkverkeer of schoolgaand, niet recreatief. Een route bij Gorssel door het buitengebied zou leiden tot langere reistijden.

Nieuw fietspad ook parallelweg (indicatie < 5 reacties)
Het nieuwe fietspad wordt 4 meter breed. Zou het eventueel mogelijk en wenselijk zijn om dit traject uit te voeren als parallelweg zodat langzaam verkeer hiervan gebruik kan maken? (Zoals eveneens gesuggereerd voor het traject ten noorden van Gorssel).

Reactie:
Het nieuwe fietspad langs de N348 in Gorssel wordt niet 4 maar 3 meter breed. Een fietspad van 4 meter breed is moeilijker op veilige wijze in te passen en zou ook niet te rechtvaardigen zijn vanuit het verwachte gebruik. Een parallelweg is daarmee dus ook niet aan de orde op dit stuk.

Kruising N348-Hoofdstraat Zuid (indicatie < 5 reacties)
Wat gebeurt er met de oversteek voor fietsers van bij de Hoofdstraat Zuid? Komen de fietsers hier in de voorrang? Wat betekent dit voor de verkeerslichten? Wellicht moet er een uitzondering gemaakt worden voor de streekbus. Die moet de gelegenheid hebben zonder belemmeringen de provinciale weg op te draaien.

Reactie:
In de detailuitwerking van de voorgestelde maatregelen onderzoeken we wat de optimale inrichting is vanuit verkeersveiligheid en afwikkeling. Op de kruising bij de Hoofdstraat-zuid blijven sowieso verkeerslichten, maar ook daar zijn aanpassingen nodig om het nieuwe fietspad langs de N348 op veilige wijze aan te sluiten.

4.1.5. Combiroute

Combiroute (indicatie 5-10 reacties)
Een prima keuze om de variant van de combiroute te laten vervallen. Opgemerkt moet worden dat de route Gorsselse Enkweg, Eefdese Enkweg en Mettrayweg frequent gebruikt wordt door scholieren. Ook is er veel recreatief fietsverkeer.

Reactie:
In ons maatregelvoorstel focussen wij ons op wat wij de 'hoofdroute' van de F348 noemen; de route langs de N348 en door Eefde. Het klopt dat er ook op de route door het buitengebied veel fietsers rijden. In het project hebben wij een prognose gemaakt van de verwachte fietsaantallen. In de huidige situatie maakt de meerderheid van fietsers gebruik van de route langs de N348. We verwachten dat dit zo zal blijven (ondanks dat ook de route door het buitengebied populair zal blijven), vandaar onze keuze om de route langs de N348 als hoofdroute aan te wijzen.

4.1.6. Gorssel-Eefde

Geen snelfietsroute (indicatie < 5 reacties)
Fijn dat er gekozen wordt voor een 'doorfietskwaliteit' en geen 'snelfietsroute' op dit wegvak. Dit is meer in harmonie met de omgeving en komt de verkeersveiligheid ten goede. Op deze manier mag verwacht worden dat fietsers meer oog houden voor andere weggebruikers. Daarnaast is er door een verlaging van de maximumsnelheid naar 60 km/u op de N348 meer tijd om op het fietsverkeer te anticiperen. Vooral ook bij het oprijden van de inritten van de woningen en vice versa.

Reactie:
Bij de uitwerking van de voorstellen zetten we in op maatwerk om de veiligheid te verbeteren. Ook op de andere wegvakken tussen Epse en Eefde.

Parallelweg Scheuterdijk-Rotonde Enkzicht (indicatie < 5 reacties)
Hier wordt opvallend hard gereden. Als je als fietser vanaf de Scheuterdijk de Zutphenseweg op wilt fietsen richting Gorssel dan is dat gezien de haakse bocht en harde stoeprand bijna onmogelijk. Door het verkeersluw maken van de Zutphenseweg binnen de bebouwde kom van Eefde zal het verkeer op de in 2021 gerealiseerde parallelweg en de Scheuterdijk sterk toenemen.

Reactie:
De maximumsnelheid van 60km/u wordt hier inderdaad vaak overschreden. Bij de detailuitwerking van de voorgestelde maatregelen onderzoeken we mogelijkheden om hier iets aan te doen. Wij zijn ons bewust van de scherpe hoek en zullen binnen het project de mogelijkheden bekijken om deze te verruimen.

4.1.7. Eefde-Noord

Vóór 30 km/u Eefde-Noord (indicatie 20-25 reacties)
Veel bewoners zijn blij met de verlaging van de maximum snelheid. Er zijn in Eefde-Noord veel zorgen rondom de verkeersveiligheid en hardrijders. Er wordt zeer hard gereden, vaak 70 á 80 km/u, terwijl er al een maximum snelheid van 50 km/u geldt. Het is gevaarlijk voor fietsers, voetgangers en voor het afslaan en oprijden met de auto door bewoners. Het harde rijden geeft ook veel geluidsoverlast.

Reactie:
De Zutphenseweg in Eefde-noord heeft een ontsluitende functie, maar deze is slechts lokaal. De hoeveelheid verkeer bevestigt dit. Ook neemt deze functie niet weg dat de weg een woonfunctie heeft, met veel woningen en uitritten. Feitelijk kent de weg dus meerdere functies. Fietsers rijden nu op de rijbaan en zullen dat ook blijven doen. De inrichting van de Zutphenseweg in Eefde-noord wordt in het vervolgproces nader uitgewerkt. Het voorstel om de maximum snelheid te verlagen naar 30 km/u gaat samen met een passende inrichting van de weg die dit ondersteunt.

In de huidige situatie wordt de maximumsnelheid van 50 km/u inderdaad vaak overschreden. De gereden snelheid is ca. 60 km/u.[2]

Specifieke zorgen om verkeersveiligheid (indicatie 20-25 reacties)
Er heeft circa 1,5 jaar geleden een ernstig ongeval met een fietser plaatsgevonden op de rotonde. Er hebben veel, naar alle waarschijnlijkheid niet geregistreerde, bijna ongevallen plaatsgevonden met

[2] Verkeerskundig wordt de werkelijk gereden snelheid uitgedrukt in de zogenaamde V85: de rijsnelheid die door 85% van al het verkeer niet overschreden wordt. Op de Zutphenseweg in Eefde-noord rijdt dus 85% van het gemotoriseerde verkeer maximaal 60 km/u. De maximumsnelheid is 50 km/u. Er zijn dus veel snelheidsovertreders.

(brom)fietsers. Er heerst een sterk gevoel van onmacht en “het is wachten op een echt ernstig ongeval, bijvoorbeeld met een kind”. Het lijkt onmogelijk om eigenaar van een kat te zijn. De afgelopen 12 maanden zijn circa 8 katten dodelijk aangereden op de weg. Met name op de donderdag-, vrijdag- en de zaterdagavond wordt erg hard gereden. Hoewel een 30 km zone zeker zal bijdragen aan de verkeersveiligheid, is de verwachting dat een aanzienlijke hoeveelheid bestuurders dit niet als belemmering zal zien om toch hard te rijden.

Specifieke zorgpunten:

- Fietsoversteek bij de rotonde N348-Eefde
  Met name jonge fietsers maken geen gebruik van de fietsovergang, maar snijden af via de autoweg. Ook wordt er veel ingehaald, waarbij fietsers in het gedrang komen. De 30 km-zone zal zeer duidelijk aangegeven moeten worden wil je daar de snelheid van het autoverkeer eruit krijgen. De automobilist is vooral bezig met de rotonde af gaan en wordt vervolgens verrast door een overstekende fietser;
- Prikkel om 30 km/u te gaan rijden:
  Voor automobilisten lijkt er geen prikkel te zijn om 50 km/u en straks 30 km/u te gaan rijden wanneer ze van de rotonde afkomen. De flauwe bocht na de rotonde nodigt uit sportief te rijden.
- Gebruik voetpad als fietspad:
  Ouders durven jonge kinderen niet op de fiets over de weg te laten rijden en vragen hen het voetpad te gebruiken. Gezien de buurt in rap tempo aan het verjongen is, neemt dit toe.
- Overgang voetpad Zutphenseweg naar rotonde:
  Er is onduidelijkheid m.b.t. het voetpad vanaf Zutphenseweg naar rotonde op de plek waar Gemeente overgaat in Provincie. Deze lijkt abrupt te stoppen, terwijl het veel wordt gebruikt door bewoners tot en met de Sportloods, hondenuitlaters en ook ruiters (er zijn veel eigenaren van paarden in de buurt, tevens is er halverwege de Zutphenseweg een ponyclub gestart waardoor veel jonge ruiters daar langs rijden);
- Handhaving:
  Handhaving van de maximumsnelheid is nodig, maar is geen structurele oplossing. Een aantal keer laserflitsen zal kortdurend helpen, maar er moet vooral een oplossing in een andere inrichting van de weg worden gezocht.

Reactie:
Wij zijn ons bewust van deze zorgen van deze buurtbewoners.. In het ontwerpproces om te komen tot een plan voor de herinrichting van de weg gaan we op zoek naar oplossingen om deze zorgen te verminderen of weg te nemen. De buurtbewoners worden actief betrokken in het ontwerpproces. De oversteek bij de rotonde heeft onze aandacht bij de nadere uitwerking van het voorstel. De voorgestelde herinrichting en snelheidsverlaging op het noordelijke deel van de Zutphenseweg in Eefde zullen sowieso voor een andere beleving bij automobilisten zorgen wanneer zij de rotonde afdraaien, Eefde in. De nieuwe inrichting van de Zutphenseweg in Eefde-noord moet dusdanig zijn dat deze uitnodigt om 30km/u te gaan rijden. De bebouwde kom van Eefde, inclusief de beoogde grens van het 30km-snelheidsregime, begint meteen na het verlaten van de rotonde.

Vrij liggende fietspaden (indicatie <5 reacties)
Bijzonder dat de maximum snelheid van 50 km/u wordt terug gebracht naar 30 km/u. Een paar jaar geleden is het (veiligere) fietspad weggehaald en nu deze maatregel. Herstel het oude fietspad Eefde in oude glorie, fietssuggestiestroken werken niet bij druk verkeer. Zutphenseweg tussen spoor en rotonde is een ontsluiting weg van het dorp. Voor een woonwijk is 30 km/u een prima snelheid, maar niet voor een ontsluitingsweg daarvoor is 50 km/u een prima snelheid. Ik woon zelf al meer dan 30 jaar aan dit stuk weg. Verkeersveiligheid is al verbeterd in vergelijking met vroeger. Echter was het veel beter geweest aan beide zijden een vrij liggend fietspad aan te leggen, i.p.v. de huidige fietsstroken.

Reactie:
Het fietspad is daar in 2017 juist verwijderd door de gemeente Lochem vanwege het grote risico op ongevallen tussen fietsers en automobilisten die hun uitrit op-/afreden. Sindsdien rijden fietsers op de rijbaan. Gezien onze gezamenlijke ambitie voor een vlotte en veilige fietsroute achten we het niet langer wenselijk dat fietsers hier op een rijbaan rijden waar een maximumsnelheid geldt van 50 km/u. Op een goed ingerichte 30 km-weg kunnen fietsers veilig op de rijbaan rijden. De functie van de weg leent zich goed voor een maximumsnelheid van 30km/u, mits voorzien van een herinrichting die deze snelheid ondersteunt.

Specifieke wensen herinrichting korte termijn (indicatie 10-15 reacties)
Omdat de voorbereiding en uitvoering van een plan voor de herinrichting de nodige tijd zal vergen, hebben bewoners een aantal wensen voor de korte termijn:

1. Abrupt einde voetpad bij de rotonde ongedaan maken (reeds uitgevoerd);
2. Afstemming met ProRail omtrent veiligheidssituatie bij het spoor om te komen tot een oplossing die gedragen wordt door ProRail/gemeente en provincie. Insteek is om de situatie zoals verderop in Eefde bij het spoor te kopiëren. Deze oplossing was eerder niet mogelijk, maar gezien een beleidswijziging bij ProRail nu mogelijk wel;
3. Het plaatsen van 50 km/uur opdruk op de weg bij het inrijden van Eefde
4. De snelheidsmeter weer een aantal keer plaatsen in Eefde-Noord
5. Het onaantrekkelijk maken voor automobilisten om over de fietsstrook te rijden in de flauwe bocht direct na de rotonde. Bijvoorbeeld door een aantal ‘plastic hobbeltjes’ op de markering tussen weg en fietsstrook te plaatsen

Reactie:
Deze wensen vallen buiten de scope van deze verkenning. De gemeente Lochem zal hierover met de bewoners contact opnemen om te bezien wat er mogelijk is.

Aandachtspunten herinrichting weg (indicatie 10-15 reacties)
Bewoners geven aandachtspunten mee voor de ontwikkeling van het herinrichtingsplan voor de weg.

- Het lijkt onlogisch om de 30 km/uur zone te laten starten vanaf de spoorlijn i.p.v. vanaf start bebouwde kom. Ook omdat dit elders nergens voorkomt en verwarrend is voor automobilisten die de huidige 30-zone uitrijden;
- Doortrekken voetpad tot de Sportloods of nog liever tot de bocht naar in de Scheuterdijk (die op datzelfde punt ook als fietspad rechtdoor gaat);
- Zichtuitdagingen tijdens in/uitrijden van meerdere opritten;
- Ontbreken voetpad bij een woning;
- Een verkeerssituatie uitdenken waarbij (jonge) (brom)fietsers niet meer afsnijden over de weg i.p.v. de fietsoversteekplaats direct na de rotonde te gebruiken zullen ter afweging meegenomen worden;
- Meerdere bewoners gebruiken elkaars oprit om de Zutphenseweg op te komen. Vanaf hun eigen oprit is het zicht onvoldoende, vooral in het geval van hardrijdend verkeer. Tegelijkertijd ervaren andere bewoners ook uitdagingen met het in en uitrijden vanwege de afsnijders over de fietsstrook;
- Op de Teenkweg staat onder het bord 60 een bordje met “pas op spelende kinderen”. De weg leent zich niet voor 60 km/uur, omdat de situatie daar zeer onoverzichtelijk is. Tevens gaat de weg na enkele meters over in een zandpad. Ook hier hebben zich al meerdere gevaarlijke situatie voorgedaan;
- De situatie bij het spoor is zeer onveilig. Er is door de bewoners meerdere malen contact gezocht met Gemeente/Provincie/ProRail, maar het is lastig om helder te krijgen wie hieromtrent eerste aanspreekpunt is. De uitdagingen lijken drieledig:

- Met name bestuurders die vanuit het centrum van Eefde komen lijken te ervaren dat ze de bebouwde kom uitrijden en rijden veel harder dan 50 km/uur. Hierdoor gaan ze op hoge snelheid langs fietsers die in het gedrang komen;
- Om de voordeur Zutphenseweg 130 te bereiken moet men door de berm lopen. Er is geen stoep en het is er heel nauw;
- De versmalling/wegafscheiding is onduidelijk. Het hekwerk is hier al meerdere malen kapotgereden.

Reactie:
Deze aandachtspunten zullen betrokken worden bij de voorbereiding van het plan voor een herinrichting van de weg.

Herinrichtingsplan en rollen provincie/gemeente (indicatie 10-15 reacties)
Bewoners ervaren onduidelijkheid over eigenaarschap van provincie en/of gemeente met betrekking tot specifieke kansen en mogelijkheden. Dit gezien de complexiteit dat de Zutphenseweg inclusief de rotonde de overgang van Gemeente naar Provincie betreft. Men is daarom zeer positief verrast over de samenwerking tussen Provincie en de gemeente Lochem rondom de herinrichting van Eefde-Noord.

Reactie:
Provincie en gemeente zullen ook bij de uitwerking van de voorstellen blijven afstemmen. We verwachten dat de voorbereiding van een plan voor de herinrichting van de weg in Eefde Noord onder regie van de gemeente Lochem tot stand zal komen. Uiteraard wordt u op de hoogte gehouden van de stappen die hierin worden gezet. De uitwerking van de herinrichtingsplannen start op zijn vroegst in het najaar van 2023. Alle buurtbewoners worden daarvoor uitgenodigd.

Rondweg Eefde aanvullende wens (indicatie < 5 reacties)
Een klein stukje fietspad doortrekken van de rotonde bij Eefde noord naar de Mettrayweg zou wel prettig zijn voor de aansluiting op het bedrijventerrein, maar daar kunnen we met een kleine omweg via Eefde ook komen, dus de waarschijnlijk hoge kosten niet waard.

Reactie:
De Mettrayweg is inderdaad direct per fiets bereikbaar vanuit Eefde. Het verwachte gebruik van een nieuw fietspad langs de rondweg Eefde is naar verwachting zo laag dat dit niet de aanleg van een nieuw fietspad rechtvaardigt.

Tegen fietsroute Eefde Noord (indicatie < 5 reacties)
Ik begrijp echt niet waarom het fietspad niet wordt doorgetrokken langs de rondweg om Eefde. Het zou de verkeersveiligheid zeker ten goede komen als een groot deel van de fietser niet door het dorp fietst. Wij fietsen zelfs vanuit Eefde vaak via de nieuwe brug naar het station of centrum van Zutphen.

Reactie:
Fietsers die nu door Eefde fietsen doen dat omdat hun herkomst/bestemming in Zutphen zodanig ligt dat de route langs de rondweg Eefde per definitie een aanzienlijke omweg zou vormen. Zelfs als er langs de rondweg Eefde een fietspad zou komen zouden vrijwel alle fietsers die nu door Eefde fietsen hun huidige route aanhouden. Het verwachte gebruik van een nieuw fietspad langs de rondweg Eefde is naar verwachting zo laag dat dit niet de aanleg van een nieuw fietspad rechtvaardigt.

4.1.8. Aandachtspunten uitwerking en uitvoering

Voor alle aandachtspunten geldt dat ze 1 tot 2 keer zijn genoemd.

Bewegwijzering

Hoewel de fietsroute Deventer-Zutphen kennelijk geen snelfietsroute wordt pleit ik ervoor om wel bordjes F348 te plaatsen om de route duidelijk aan te geven. Immers de F344 tussen Deventer en Apeldoorn is op onderdelen behoorlijk smal, maar heeft wel dit soort bordjes (F344).

Reactie:
Dank u voor uw suggestie, we nemen dit ter overweging mee bij de uitwerking.

Druk door recreatie

Iedere verbetering kan ook recreatie "uitlokken". Meer groepen wielrenners die gebruik gaan maken van de gehele route: iets wat zeker voorkomen moet worden. Zeer hinderlijk voor gewoon woon/werkverkeer per fiets. Wielrenners in groepen leveren meer overlast en gevaarlijke situaties op dan bijvoorbeeld brommers/snorfietsen. In sommige plaatsen is die overlast zeer extreem en neemt men er terecht maatregelen tegen. De fietssnelweg die nog niet zolang tussen Deventer en Apeldoorn is aangelegd, is een afschrikwekkend voorbeeld. Van ontspannen fietsen is hier geen sprake.

Reactie:
Het toegenomen gebruik van fietspaden levert in sommige situaties inderdaad dergelijke bijeffecten op. Een belangrijk verschil is dat er overal op de route Deventer - Apeldoorn diverse recreatieve bewegwijzerde fietsroutes lopen. Op de route Deventer - Zutphen is dit alleen het geval ten noorden van Gorssel, waar het fietspad in ons voorstel aanzienlijk verbreed wordt.

Kantbelijning

De Fietsersbond pleit voor, het over de hele lengte van het tracé van , een duidelijke kantbelijning. Misschien van reflecterend materiaal.

Reactie:
Het punt van de kantmarkering wordt in het vervolgproces bekeken. In z'n algemeenheid onderschrijven we de meerwaarde hiervan.

Kleur asfalt

Welke kleur krijgt het asfalt op welk deel van het tracé?

Reactie:
Op plaatsen waar het belangrijk is dat het fietspad extra opvalt (bijvoorbeeld kruisingen waar de fietser voorrang heeft) krijgt het fietspad een rode kleur. Op de overige geasfalteerde delen is grijs/zwart asfalt het uitgangspunt.

Snelheid remmende maatregelen voor fietsers

Graag snelheid remmende maatregelen (bv drempels) op het fietspad. Met name bromfietsen en scooters rijden hier met hoge snelheden (50+ km/h). Ook fietsers rijden steeds harder (elektrisch) Bewoners moeten het fietspad kruisen bij het in- en uitrijden. Door de hoge snelheden en het beperkte zicht levert dit verkeersonveilige situaties op.

Reactie:
In het vervolgproces, waarin we de voorgestelde maatregelen op een dieper detailniveau uitwerken, zullen we de mogelijkheden bekijken om iets aan dit punt te doen. Wij nemen uw suggestie mee in de detailuitwerking van de voorgestelde maatregelen.

Verlichting
Het fietspad Epse-Gorssel wordt opgeschoven en verbreed. Langs dit tracé is verlichting noodzakelijk. Ook voor het overige deel van het tracé moet gezorgd worden voor goede verlichting van de fietsroute. Nu wordt alleen de rijbaan voor het gemotoriseerde verkeer verlicht.

Reactie:
De mogelijkheden van verlichting tussen Epse en Gorssel wordt in het vervolgproces bekeken.

4.2. N348 wegvak Eefde-Gorssel

4.2.1. Algemeen, vóór en tegen maximum snelheid 60 km/u

Vóór maximum snelheid van 60 km/u (indicatie 100-120 reacties)
Veel enthousiasme bij de voorstanders. Hiervoor worden meerdere argumenten genoemd.

- Verkeersveiligheid:
  Veiliger voor fietsers en voor bewoners bij het in- en uitrijden. Meer tijd om te anticiperen. Minder ongelukken (vooral kop- en staartbotsingen);
- Optimale oplossing:
  In vele opzichten een optimale oplossing in de huidige situatie: o.a. behoud bomen, gezondheid en beperken geluidoverlast;
- Reistijd:
  Slechts beperkte tijdsverlies reistijd Deventer-Zutphen;
- Pilot 2019:
  In lijn met de uitkomsten van de pilot in 2019;

Reactie:
Wij onderschrijven deze argumenten.

Tegen maximum snelheid van 60 km/u (indicatie 10-15 reacties)
Er zijn ook tegenstanders. Hiervoor worden meerdere argumenten aangedragen.

a. Bereikbaarheid Zutphen:
   Zutphen is een stad met een slechte bereikbaarheid naar de grotere steden en snelwegen. Terwijl de eigen werkgelegenheid laag is. Deze combinatie zou je juist moeten verbeteren in plaats van verslechteren zoals bij dit voorstel gebeurt. Een verlaging van de maximum snelheid leidt tot een verslechtering van de situatie. Dat is voor Zutphen als woongemeente ook geen goede zaak.

b. Verkeersveiligheid:
   Een maximum snelheid van 60 km/u komt niet ten goede van de verkeersveiligheid. Hiervoor worden meerdere argumenten aangedragen:

   - Inhalen en bumperkleven:
     Het zal juist een grotere ergernis zijn voor veel automobilisten tijdens de spitsuren om daardoor te willen gaan inhalen of bumperkleven met een verhoogde kans op ongelukken;

- Schijnveiligheid:
  Er wordt nu gemiddeld 70 km/u gereden in de drukkere uren. Dit zal zo blijven en buiten die uren blijft men sneller rijden. Van 80 naar 60 km/u is schijnveiligheid;
- Eén stroom van auto's (treintjes) in de spits:
  In de spits zal zich één stroom van auto's vormen waardoor invoegen en oversteken voor bewoners en scholieren op de fiets bijna onmogelijk wordt. Dit was tijdens de pilot in 2019 ook al het geval;
- Harder rijden Gorssel-Epse:
  Als gevolg van een verlaging van de maximumsnelheid op het wegvak Eefde-Gorssel wordt er harder gereden op het wegvak Gorssel-Epse. Dit bleek tijdens de pilot in 2019. Auto's willen namelijk de schade inhalen, qua tijd. Hierdoor neemt de verkeersveiligheid af.

c. Parallelweg:
   Maak een parallelweg voor de bewoners die tevens als fietspad kan dienen (win-win situatie). Misschien zullen er dan wel een aantal bomen gekapt moeten worden maar dit brengt ook weer voordelen met zich mee want minder tot geen bladval verkleint ook de kans op gladde wegen.

d. Verschillende snelheden Deventer-Zutphen:
   De instelling van een maximum snelheid van 60 km/u leidt tot (nog meer) verschillende snelheden op de route Deventer-Zutphen. Dit is onduidelijk.

Reactie:

a. Bereikbaarheid Zutphen:
   Wij vinden het belangrijk om Zutphen goed verbonden te houden met het hoofdwegennet en met Deventer. Het heeft onze voorkeur om dat te doen met veilig ingerichte 80 km-wegen. Helaas is dat niet overal mogelijk. Op het stuk tussen Eefde en Gorssel is het vanwege de drukte, de bomen en de vele uitritten niet mogelijk om met behoud van 80 km/u tot een veilige verkeersafwikkeling te komen. Vandaar onze keuze voor een aangepaste inrichting met 60 km/u. De reistijdtoename tussen Eefde en Gorssel blijft beperkt. In de spits kan men nu vaak al niet harder dan 60 km/u rijden. Ten opzichte van momenten waarop men wél 80 km/u kan rijden is het reistijdverschil 0-40 seconden. Daarnaast omvat het maatregelvoorstel ook ingrepen aan de N348 die de afwikkeling juist ten goede komen, zoals de fietstunnel bij Epse die ervoor zorgt dat de verkeerslichten bij de Lochemseweg minder vaak/lang op rood gaan voor autoverkeer.

   Daarnaast blijft de provincie zich samen met de gemeenten inzetten voor een oplossing van andere knelpunten op de N348. Knelpunten die een grotere invloed hebben op de doorstroming en daarmee de reistijd. Eind vorig is de verkenning N348 Epse-A1 gestart. Voor het knelpunt op de N348 bij de rotonde ter hoogte van Brummen is een oplossing in zicht. Daarnaast worden maatregelen getroffen om ook op andere provinciale wegen in de regio de doorstroming te verbeteren. Onlangs is de rondweg om De Hoven bij Zutphen (N345) in gebruik genomen en wordt dit jaar gestart met de uitvoering van maatregelen bij De Kar (N345).

b. Verkeersveiligheid:
   De snelheidspilot in 2019 leverde - zowel qua feiten als qua beleving bij aanwonenden - wel degelijk een verbetering op. De snelheidsverlaging neemt niet weg dat de N348 een drukke verkeersader blijft.

   Wij zien redelijkerwijs geen mogelijkheid om het ongevals- en letselrisico te verminderen met behoud van 80 km/u. De afgelopen jaren hebben er diverse zware letselongevallen

plaatsgevonden, vaak als gevolg van drukte, afslaand verkeer en de vele bomen die dicht aan de weg staan. Wij verwachten wel degelijk een vermindering, en wel om 3 redenen:

1. De lagere snelheid en de nieuwe inrichting zorgen ervoor dat automobilisten zich meer bewust zijn van het feit dat er ook aan de weg gewoond wordt en dus ook veel afgeslagen en overgestoken;
2. Een lagere snelheid zorgt dat automobilisten meer reactietijd hebben om te reageren bij risicovolle situaties;
3. Als er toch een ongeluk plaatsvindt is de kans op letsel bij 60 km/u duidelijk lager dan bij 80 km/u.

Sinds 2017 zijn er op de weg tussen Eefde en Gorssel 23 gewonden en 1 dode te betreuren geweest als gevolg van verkeersongevallen. Met de 3 hiervoor genoemde punten verwachten we dat de kans op dergelijke aantallen in de toekomst substantieel daalt.

Uit de snelheidspilot van 2019 bleek inderdaad dat er bij 60km/u soms langere 'treintjes' aan auto's rijden, waardoor op sommige plekken de wachttijd voor overstekers toe kan nemen. Wel zorgen de lagere snelheid en de nieuwe inrichting ervoor dat automobilisten meer rekening houden met het feit dat er ook aan de weg gewoond wordt en dus ook veel wordt afgeslagen en overgestoken.

c. Parallelweg:
In de studie is de mogelijkheid onderzocht van een parallelweg, maar deze is om meerdere redenen afgevallen. De voordelen van een parallelweg wegen niet op tegen de nadelen:
- De inpassing van een parallelweg, inclusief bermen en dergelijke, zou ten koste gaan van een aanzienlijke oppervlakte aan natuur en tuinen;
- De woningen staan op enkele locaties zo dicht aan de weg dat daar geen parallelweg meer tussen past;
- Omdat er aan beide zijden van de weg woningen staan ontsluit een parallelweg altijd maar een deel van de woningen;
- Behoud van de bomen is wenselijk vanuit ecologisch en landschappelijk oogpunt.

d. Verschillende snelheden route Deventer-Zutphen:
Het klopt dat er veel snelheidswisselingen zijn op de N348 tussen Zutphen en Deventer, maar dit hoeft geen probleem te zijn zolang het per wegvak maar duidelijk is wat de maximumsnelheid is, en dat deze ondersteund wordt door de weginrichting en het omgevingsbeeld. Op de N348 zijn de snelheidswisselingen inherent aan de inrichting van de omgeving:
- Op de rondweg Eefde en tussen Gorssel en Epse is het omgevingsbeeld open en zijn er weinig tot geen erfaansluitingen en zijwegen. Op deze wegen zien we a) geen reden om af te wijken van de gangbare maximumsnelheid op dit type wegen (80km/u) en b) is het ook niet mogelijk om de weg zodanig in te richten dat het zo geloofwaardig overkomt voor automobilisten dat zij zich er ook aan houden;
- Op het wegvak tussen Eefde en Gorssel is het omgevingsbeeld gesloten / bebost en zijn er juist wel veel erfaansluitingen. Hier zien we geen mogelijkheid om de gangbare maximumsnelheid van 80 km/u op veilige wijze aan te houden;
- In de bebouwde kom van Gorssel geldt 50km/u, wat in juridisch opzicht ook vrijwel de enige mogelijke snelheidsklasse is op wegen met deze functie binnen de bebouwde kom.

Snelheid naar 50 km/u (indicatie < 5 reacties)
Langs het wegvak Eefde-Gorssel staan veel woningen. Dit wegvak is dus gewoon een deel van de bebouwde kom en hier zou de maximum snelheid 50 km/u moeten zijn.

Reactie:
Het klopt dat er veel woningen langs dit wegvak staan. Echter, niet genoeg om een bebouwde komstatus (die 50km/u juridisch mogelijk maakt) te rechtvaardigen. Ook de zichtbaarheid en afstand tot de weg geven de situatie te weinig een bebouwde kom-uitstraling.

Tunnelbak (indicatie < 5 reacties)
Waarom niet een oplossing zoals in Dieren waarbij de provinciale N-weg verlaagd is aangelegd. Dit geeft ruimte voor de fietser en rust en ruimte voor het dorp. En een goede doorstroming voor het verkeer.

Reactie:
Een dergelijke oplossing is hier ruimtelijk en financieel niet haalbaar.

Buurtschap Quatre Bras (indicatie < 5 reacties)
Het aantal erfaansluitingen bij Quatre Bras bedraagt ca. 35 over een lengte van 1,25 km en voldoet aan de kenmerken die aan een bebouwde kom gesteld worden. Het zou daarom niet vreemd zijn om dit weggedeelte aan te duiden als bebouwde kom met het bijbehorende 50 km regime. Ik heb op de informatiebijeenkomst begrepen dat dat misschien een brug te ver is. Daarom wil ik voorstellen om het weggedeelte tussen hectometer 37.0 en 38.2 te voorzien van zogenaamde buurtschapsborden (RVV H04a) met als onderbord herhaling van de maximumsnelheid. Daarbij zou ik willen suggereren om verkeersdrempels (lage/"zachte" zoals op de N339 Epse-Harfsen) in de rijbaan aan te brengen aan begin en einde van de buurtschap om te bevorderen dat er ook werkelijk niet te hard wordt gereden, eventueel verder aan te vullen met visuele maatregelen (rood wegdek, witte dwarsstrepen of dergelijke). De naam op het bord wordt vanzelfsprekend Quatre Bras, genoemd naar het monumentale landhuis dat aan de kruising staat. Deze maatregelen zouden in mijn ogen ertoe kunnen bijdragen dat verkeer zich ook werkelijk aan de maximumsnelheid houdt en oplettender is op verkeer dat de weg verlaat en opkomt.

Reactie:
Ondanks de vele uitritten en woningen voldoet het wegvak niet aan de landelijke criteria voor het aanwijzen van een bebouwde komstatus. Hiervoor is het aantal woningen te laag, bovendien staan ze hiervoor te ver weg van de rijbaan.

De suggestie om een deel van het wegvak Eefde - Gorssel als buurtschap aan te wijzen vinden we interessant. Deze aanvullende maatregel kan inderdaad bijdragen aan het begrip en de geloofwaardigheid van de verlaagde maximumsnelheid. We nemen dit in overweging. Wat betreft snelheidsremmers op dit stuk; we streven naar een inrichting waarbij verkeersplateaus zoals op de N339 niet nodig zijn om de snelheid te temperen.

4.2.2. Op korte termijn 60 km/u

Meteen maximum snelheid 60 km/u instellen (indicatie 70 reacties)
De aanwonenden (ca 70 woningen/erfontsluitingen) van de N348 tussen de bebouwde kommen van Eefde en Gorssel zijn verheugd dat de snelheid op dit tracé, met een lengte van ca 2 km, verlaagd wordt van 80 naar 60 km/uur. Het is hen bekend dat de weginrichting in overeenstemming moet zijn met de geldende snelheid. Het wegvak tussen de kommen van Eefde en Gorssel zal aangepast moeten worden om het grootste effect te krijgen wanneer de snelheid verlaagd wordt naar 60 km/uur. Uiteraard willen de aanwonenden dat ook en het geeft ook de meeste duidelijkheid voor de weggebruikers. Echter, het gaat zeker tot 2025 duren voordat dit gerealiseerd is. Pas zo snel mogelijk de snelheid van 80 naar 60 km met borden! Liefst binnen 60 dagen en niet pas in 2025.

Hiervoor worden meerdere argumenten aangedragen:

- Tijdens de pilot in 2018-2019 was de weg niet aangepast en is de snelheid toch omlaag gebracht door het plaatsen van borden met 60 km/uur.
- Daarnaast heeft er tijdelijk een meetkastje gestaan met de attendering voor de gereden snelheid.
- Gedurende het half jaar van de proef zijn er géén ongelukken gebeurd.
- Vanaf het moment dat de borden begin 2019 zijn verwijderd gebeuren er helaas wel regelmatig ongelukken
- Iedereen die nu al 60 km rijdt in plaats van ≥ 80 km draagt bij aan:
    - Per direct meer veiligheid op de weg voor alle weggebruikers (want automobilist heeft meer tijd om te anticiperen);
    - Per direct meer veiligheid voor overstekende wandelaars en fietsers (waaronder schoolgaande kinderen);
    - Per direct meer veiligheid voor aanwonenden om de N348 op te rijden vanaf de op/uitrit;
    - Per direct minder ernstige geluidsoverlast; dus meer rust en daarmee gezondheid voor aanwonenden, fietsers en voetgangers;
    - Per direct minder milieubelasting (= o.a. minder CO_2 uitstoot en tevens minder stank in huizen (bij open raam) en tuinen van aanwonenden, voor fietsers en wandelaars naast de rijbaan).

Dringend verzoek:
Waarom wachten als deze voordelen met een begripvolle, creatieve en daadkrachtige intentie nu al gerealiseerd kunnen worden, zoals de proef vier jaar geleden al heeft bewezen?

Reactie:
We begrijpen de wens. Toch vinden wij het niet verstandig de maximumsnelheid terug te brengen, vooruitlopend op de overige onderdelen van het maatregelvoorstel. We hebben hiervoor de volgende redenen:

- De snelheidsverlaging heeft niet bij iedereen de voorkeur. Er zijn ook maatschappelijke partners (zoals het bedrijfsleven) die de verlaagde maximumsnelheid vooral accepteren omdat er elders op de N348 maatregelen in het voorstellen zitten die de bereikbaarheid van Zutphen verbeteren. Het zou een verkeerd signaal afgeven als we één onderdeel van het maatregelenpakket versneld uitvoeren terwijl de andere nog niet onherroepelijk zijn;
- Het plaatsen van de borden zonder aanpassing van de weg kent ook nadelen. Dit wordt bevestigd door de resultaten van de snelheidspilot uit 2019; overdag ging de gereden snelheid inderdaad zichtbaar omlaag maar in de avond en nacht had de maatregel weinig tot geen effect. In de evaluatie van de pilot hebben we dan ook gezegd: 60km/u op dit wegvak heeft zeker potentie maar moet vergezeld gaan van een fysieke herinrichting om 24 uur per dag tot een duidelijker, veiliger en geloofwaardige situatie te leiden;
- Om de maximumsnelheid te verlagen is een juridische procedure nodig, dit heet een verkeersbesluit. Een deel van de herinrichtingsmaatregelen van dit wegvak is ook verkeersbesluitplichtig. Ook de maatregelen langs andere N348-wegvakken zijn deels verkeersbesluitplichtig. De snelheidsverlaging ‘losknippen’ van de overige FN348-maatregelen betekent dat er niet 1 maar 2 juridische procedures moeten komen (deels dus op dezelfde weg), inclusief bezwaar- en beroepsprocedures.
- Zonder geloofwaardige herinrichting zal de politie niet of nauwelijks handhaven op de verlaagde maximumsnelheid op dit wegvak.

4.2.3. Handhaving

Handhaving en flitspalen (indicatie < 5 reacties)
Komen er flitspalen/trajectcontrole tussen Eefde/Gorssel om aso's te kunnen beboeten? Zorg voor handhaving, bij voorbeeld snelheidscamera's. Besteed ook aandacht aan een goede handhaving. Snelheidsverlaging tot 60 km is goed, maar de hoeveelheid verkeer tijdens spitsuren is al automatisch lager. Dus blijft het oversteken levensgevaarlijk.

Reactie:
Handhaving op snelheid is een verantwoordelijkheid van politie en het Openbaar Ministerie (OM). De provincie zorgt voor een ontwerp dat de verlaagde maximumsnelheid zo veel mogelijk van nature afdwingt. Zolang maximumsnelheid en de inrichting van de weg niet met elkaar in overeenstemming zijn zal er door politie en OM geen prioriteit worden gegeven aan handhaving op snelheid.

4.2.4. Aandachtspunten uitwerking en uitvoering

Behoud bomen (indicatie < 5 reacties):
Behoud en herstel de beeldbepalende bomenlaan.

Reactie:
Het kunnen behouden van de bomen langs het wegvak Eefde - Gorssel is een van de argumenten geweest voor het huidige maatregelvoorstel. Deze bomen zijn over het algemeen gezond en hebben nog een aanzienlijke restlevensduur.

Landbouwpassages (indicatie < 5 reacties):
Wat te doen met de bestaande en zelden voor dat doel gebruikte landbouw passeerhavens?

Reactie:
De landbouw passeerhavens zijn met de voorgestelde snelheidsverlaging niet langer nodig. Het verwijderen ervan ligt voor de hand. In de detailuitwerking bekijken we per voorziening wat de meest wenselijke maatregel is.

Inhalen (indicatie < 5 reacties):
Er wordt ingehaald wat tot levensgevaarlijke situaties leidt. Bijvoorbeeld voor automobilisten die afslaan naar een oprit. Erg belangrijk om te benadrukken dat inhalen verboden is op dit stuk weg.

Reactie:
Het ontwerp van de weg met de fysieke rijbaanscheiding zal inhalen aanzienlijk ontmoedigen. Of het daar bovenop nog nodig is om een algeheel inhaalverbod in te stellen bepalen we bij de detailuitwerking. De ervaring leert dat een inhaalverbod vrijwel alleen werkt bij een doorgetrokken middenstreep, maar deze wordt in het ontwerp juist vervangen door de rijbaanscheiding, die inhalen al flink ontmoedigt.

In- en uitritten en zicht (indicatie 5-10 reacties):
Graag aandacht voor een verbetering van de verkeersveiligheid bij de vele in- en uitritten. De zichtbaarheid van de in- en uitritten moeten verbeteren, voor fietsers en automobilisten. Daarbij worden meerdere aandachtspunten genoemd.

- Automobilisten maken gebruik van stukken fietspad om in- en uit te rijden;
- Kwaliteit van de verharding/bestrating kan van invloed zijn;

- De N348 ligt op veel plaatsen hoger ten opzichte van de omgeving. Dit leidt tot slecht zicht. Je zou in- en uitritten kunnen verhogen;
- Beplanting en gras (zeker in de zomer) belemmering een goed zicht;
- Mogelijk kan een aantal woningen op zijstraten worden ontsloten;
- Reflectoren (op paaltjes/aan bomen).

Reactie:
In de vervolgfase gaan we graag met aanwonenden in overleg over mogelijkheden om de situatie ter hoogte van uitritten te verbeteren.

Reistijdeninformatie (indicatie < 5 reacties):
Zorg voor betere informatie over het regionale netwerk van provinciale wegen en reistijden, dat voorkomt verkeerde beeldvorming en aannames.

Reactie:
We zijn het met u eens dat een evenwichtige verdeling van verkeersstromen kan bijdragen aan het voorkomen of beperken van vertragingen. Wij hopen dat de toenemende beschikbaarheid van reis- en file informatie hieraan kan bijdragen.

Sluipverkeer buitengebied (indicatie < 5 reacties):
Door verlaging van de maximum snelheid op het wegvak Gorssel-Eefde zal er zonder aanvullende maatregelen (gemotoriseerd) sluipverkeer ontstaan op de Gorsselse Enkweg, Eefdese Enkweg en Mettrayweg. Het plan dient aangevuld te worden met maatregelen die sluipverkeer op deze route tegengaan. Ik wil aandacht besteden aan de verkeersveiligheid op de Gorsselse Enkweg, Eefdese Enkweg en Mettrayweg en bij gelegenheid mijn mening geven.

Reactie:
Wij zijn niet bang voor sluipverkeer op de route door het buitengebied. Het reistijdverlies als gevolg van de snelheidsverlaging is hiervoor te klein, zeker in de spitsperioden. De route door het buitengebied is qua afstand niet korter en de verkeerslichten bij de Hoofdstraat en Mettrayweg staan zo afgesteld dat ze het rijden via het buitengebied niet aanmoedigen. Mocht na uitvoering blijken dat er toch een toename van doorgaand verkeer door het buitengebied optreedt, dan neemt de gemeente Lochem het initiatief voor vervolgacties op de sluiproute.

Voetgangers (indicatie < 5 reacties):
In uw voorstel zien we geen verbetering voor ons als voetgangers. Het is gevaarlijk i.v.m. de grote snelheidsverschillen, en de verkeerstroom van beide kanten. Hebben voetgangers geen bestaansrecht? Traject Eefde Gorssel: zorg voor een voetpad aan de westzijde achter de bomen van ca 1 meter breed.

Reactie:
Het voorstel voorziet inderdaad niet in maatregelen specifiek gericht op voetgangers. Zowel het beperkte aantal voetgangers als het ruimtegebrek (op sommige delen) maken dat voetgangersvoorzieningen langs de weg tussen Eefde en Gorssel niet gerechtvaardigd zijn.

Uitvoering (indicatie < 5 reacties):
Een belangrijk aandachtspunt ligt in de toekomst. Wanneer het wegprofiel van met name het wegvak Eefde-Gorssel wordt aangepakt zal het doorgaande verkeer naar alle waarschijnlijkheid moeten worden omgeleid. In het verleden werd voor werkzaamheden aan dit wegvak het verkeer geleid via de Gorsselse Enkweg, Eefdese Enkweg en Mettrayweg. Deze landelijke wegen zijn echter niet berekend op en niet geschikt voor het accommoderen van de hoeveelheid verkeer dat dagelijks gebruik maakt van de N348

(haakse bochten, geringe breedte, bomen). Ook sluipverkeer zal zoveel mogelijk moeten worden tegengegaan. Laat het aangeven van alternatieve omrijdroutes niet over aan de aannemers maar bepaal die zelf als opdrachtgever en inmiddels gedegen kenner van het betrokken gebied. Daarnaast wordt zwaar verkeer idealiter over de gehele route tussen Epse en Zutphen helemaal omgeleid langs een andere route.

Reactie:
Dank u voor dit signaal. Ook wij vinden het belangrijk dat verkeersstromen bij werk in uitvoering zoveel mogelijk omgeleid worden via routes die daarvoor geschikt zijn. Wanneer de uitvoering van het uiteindelijke voorstel voorbereid wordt, zal ook hieraan aandacht worden besteed.

4.3. N348 trajectaanpak

4.3.1. Alternatieve route

Alternatieve route (indicatie 5 – 10 reacties)
Verkeersveiligheid kan veel beter met andere maatregelen worden aangepakt. Denk hierbij eerder aan een andere route, zoals lang het spoor tussen Eefde en Deventer, zoals 30 jaar geleden gedaan werd of aan parallel wegen.

Reactie:
Een totaal nieuwe weg op een andere locatie is niet aan de orde. In 2012 hebben Provinciale Staten van Gelderland na een uitvoerige tracéstudie besloten dat een nieuwe weg tussen Zutphen en de A1/Deventer dusdanig veel impact heeft dat het geen realistische optie is. De argumentatie van destijds geldt nog steeds.

4.3.2. Kruisingen en oversteeksituaties

Kruising Epse (indicatie < 5 reacties)
Het verkeerslicht voor fietsers springt alleen op groen aan de kant waarvan een fietser komt. Er is vaak nog wel tijd om ook over te steken als je van de andere kant komt, maar je hebt daar wel rood. Kan het fietsverkeerslicht zodanig ingesteld worden dat het aan beide kanten op groen springt?

Reactie:
Het klopt dat de fietsoversteek van oost naar west anders afgesteld staat dan de oversteek in de tegenrichting. Dit heeft te maken met de volgorde waarin de overstekende fietser de rijbanen van de N348 kruist. Het verkeer op de ene rijbaan moet de kruising nog oprijden terwijl het verkeer op de andere rijbaan de kruising juist verlaat. Dit beïnvloedt de afstelling van de lichten, waardoor het onlogisch kan lijken dat de beide fietsrichtingen niet altijd op exact hetzelfde moment groen en rood krijgen. Meer groen voor overstekende fietsers zou automatisch ten koste gaan van de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer, en dus van de regionale bereikbaarheid. Daarnaast zien we nu reeds ongewenste bijeffecten van de filevorming bij de verkeerslichten, qua leefbaarheid (wachtrijen in de bebouwde kom, sluipverkeer) en verkeersveiligheid (fileterugslag op andere kruisingen of op de A1). Om deze redenen is het niet mogelijk om fietsers meer groen te kunnen geven op de kruising bij Epse.

Kruising Kratonweg (indicatie < 5 reacties)
Fietsers moeten bij de Kratonweg de provinciale weg blijven oversteken. Daarnaast is het oprijden en afslaan voor autoverkeer op deze kruising vanwege de hoge verkeersintensiteiten en snelheid van 80 km/u steeds moeilijker. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties.

Reactie:
Bij de uitwerking onderzoeken we de mogelijkheden om de verkeersveiligheid beter te kunnen borgen. De suggestie is gedaan voor een verbinding tussen de Kratonweg en het nieuwe fietspad aan de westzijde van de N348 voor fietsverkeer. Deze zullen we onderzoeken bij de detailuitwerking van de voorgestelde maatregelen.

Kruising Hankweg-Hassinklaan (indicatie 5-10 reacties)
Fietsers in de richting van Deventer en Zutphen moeten vanaf Hankweg de provinciale weg blijven oversteken. Ook naar Epse via de Hassinklaan. Daarnaast is het oprijden en afslaan voor autoverkeer op deze kruising vanwege de drukte steeds moeilijker.

Reactie:
Bij de uitwerking onderzoeken we de mogelijkheden om de verkeersveiligheid beter te kunnen borgen

Oprijden en oversteken wegvak Epse-Gorssel (indicatie < 5 reacties)
Het oprijden voor bewoners aan de Deventerweg op dit wegvak wordt steeds moeilijk. Zeker ter hoogte van obstakels die in het verleden op de middenstreep zijn geplaatst.

Reactie:
Bij de uitwerking onderzoeken we de mogelijkheden om de verkeersveiligheid beter te kunnen borgen

Kruising Nijenbeeksepad en Groeneweg (indicatie 10-15 reacties)
Beide wegen worden gebruikt om Gorssel te bereiken, te voet, per fiets en auto. Door bewoners, ondernemers en schoolgaande jeugd. Het oversteken van de N348 is op beide wegen moeilijk vanwege de hoge verkeersintensiteiten en leidt in de bestaande situatie al tot verkeersonveilige situaties. De staat van onderhoud van beide wegen houdt niet over.

Reactie:
De kruisingen met het Nijenbeeksepad en de Groeneweg hebben onze aandacht bij de detailuitwerking van de voorgestelde maatregelen. Al in de huidige situatie is de situatie hier voor verbetering vatbaar. De komst van het voorgestelde nieuwe fietspad vereist een veilige en overzichtelijke inpassing. in het uitwerkingsproces van de voorgestelde maatregelen onderzoeken we de mogelijkheden hiertoe.

Kruising Quatre Bras-Flierderweg (indicatie <5 reacties)
De kruising met de Quatre Brasweg en Flierderweg is in 2019 gereconstrueerd. Toch worden er nog verkeersonveilige situaties ervaren. Hiervoor worden meerdere argumenten aangedragen:

- Zicht Flierderweg en overstekende fietsers:
  Auto's die vanaf de Flierderweg (het zwembad/voetbalvelden) komen en fietsers op de F348 kunnen elkaar niet zien. Auto's rijden het fietspad op om de weg te kunnen overzien. Fietsers vanaf de Flierderweg kunnen ook niet anticiperen op andere fietsers/brommers die vanuit Eefde komen;
- Oplossingen verbeteren verkeersveiligheid:
  Een maximum snelheid van 60 km/u zal wel wat helpen maar in de spits bij een groot schooljeugdaanbod niet. Denkbare oplossingen om de verkeersveiligheid te vergroten: waarschuwingslichten, stoplichten, een rotonde, een zebrapad, een versmalling en handhaving van de maximum snelheid kunnen helpen om de verkeersveiligheid te vergroten

Reactie:
Wij dragen zorg voor een ontwerp dat de verlaagde maximumsnelheid zo veel mogelijk van nature afdwingt. Bij de herinrichting letten we er speciaal op dat er een uitstraling ontstaat die passerende

automobilisten meer bewust maakt van het feit dat er aan de weg ook gewoond wordt, en dat er dus ook inrijdende, uitrijdende en overstekende verkeersdeelnemers zijn. Grote aanpassingen bij de kruising met de Quatre Brasweg zijn daar geen onderdeel van. Wel onderzoeken we daar nog de mogelijkheden om het zicht vanaf de Flierderweg naar het fietspad te verbeteren. We begrijpen dat het oversteken op deze kruising vanwege de drukte soms onrustig en onveilig kan voelen. Wel heeft de reconstructie van 2019 voor een zichtbare verbetering gezorgd: overstekende fietsers hebben nu de mogelijkheid om a) in 2 fasen, b) met fysieke rugdekking door de midden eilanden en c) buiten het afslaand autoverkeer de N348 over te kunnen steken. Fietsers die de voorkeur geven aan het oversteken bij verkeerslichten kunnen dit doen bij de kruising met de Hoofdstraat / Gorsselse Enkweg.

4.3.3. Vergroenen, nieuwe bomen

Bomen N348, ook langs rondweg Eefde (indicatie < 5 reacties):
Ik mis bomen langs de nieuwe rondweg N348 tussen Eefde en Zutphen; waar ooit dat mislukte witte lint heeft gestaan (kostte meer dan een miljoen euro) staat nu helemaal niets! Ter compensatie van al dat asfalt, de lelijkheid van de Mars en die windmolens, wil ik pleiten voor grote bomen langs de weg, wel soorten die tegen droogte kunnen, dus geen eiken, beuken, wilgen, berken, maar wel lindes, esdoorns, acacia's etc.

Reactie:
In het kader van het project wordt ook een landschapsvisie opgesteld, waarin ook bekeken wordt wat wenselijk en haalbaar is aan landschappelijke 'inkleding' van de rondweg Eefde.

5. Het vervolg

Als de besluiten positief zijn, dan start naar verwachting in het najaar van 2023 de verdere uitwerking van de voorstellen en de voorbereiding van de vergunningprocedures. De start van de werkzaamheden aan de provinciale weg en het fietspad vinden op zijn vroegst in 2025 plaats.

Tijdlijn op hooflijnen

<u>Tweede helft 2023: Uitwerking in schetsontwerp</u>
Een uitwerking van de voorstellen in een schetsontwerp kan in principe in de tweede helft van 2023 starten. Daarvoor moeten de Provincie Gelderland en de gemeenten Deventer, Lochem en Zutphen wel hebben ingestemd met de uitkomsten van de Verkenning FN348 en de noodzakelijke financiële middelen voor de uitvoering beschikbaar hebben gesteld. Er volgt dan een nieuw participatieproces met opnieuw mogelijkheden om wensen en ideeën over oplossingen naar voren te brengen. Daarbij gaat het concreet over de uitwerking van inrichtingsvoorstellen, vaak op perceelsniveau. Afstemming Verkenning N348 Epse-A1 Bij de voorbereiding van het schetsontwerp kijken we ook naar de uitkomsten van de Verkenning N348 Epse-A1. Volgens de huidige planning zijn die uitkomsten in het najaar van 2023 bekend.

<u>2024 : Definitief ontwerp en vergunningen</u>
Het schetsontwerp werken we uit in een definitief ontwerp. Procedures voor wijziging van het bestemmingsplan en vergunningen volgen daarna. Er is voor belanghebbenden gelegenheid om een zienswijze kenbaar te maken of bezwaar en beroep aan te tekenen. In deze fase worden ook de noodzakelijke grondaankopen gedaan.

Vanaf 2025: Uitvoering werkzaamheden

Zodra de noodzakelijke wettelijke procedures zijn doorlopen en vergunningen in werking zijn getreden of onherroepelijk zijn geworden, kan de uitvoering in principe starten. We verwachten dat de uitvoering op zijn vroegst in 2025 kan starten.