gemeente Rheden

Antwoord op schriftelijke vragen van D66 over verkeersoverlast in Ellecom en Dieren

Datum vraag: 22 november 2022
Indiener: Ties Kuijpers
Nummer: S22/296
Datum antwoord: 6 december 2022

Aanleiding:
Er spelen momenteel diverse zaken rondom verkeersoverlast in Ellecom en Dieren. Deze schriftelijke vragen gaan over verschillende processen en situaties die hierop betrekking hebben.

Introductie vraag 1 t/m 3: De gemeente Rheden heeft meegewerkt aan de totstandkoming van de Koersnota wegennet Eerbeek-Loenen. De scope van deze koersnota loopt tot iets onder Laag-Soeren, terwijl het (vracht)verkeer daar natuurlijk niet in het luchtledige verdwijnt. Veel (vracht)verkeer rijdt via Dieren en Ellecom richting de oprit van de A348. Op deze "zuidelijke ontsluiting" hebben bewoners, verenigd in het samenwerkingsverband Tracé1+, aandacht gevraagd voor twee ontbrekende knelpunten in de koersnota: de Ellecomsedijk in Ellecom en de Kanaalweg in Dieren.

Vraag 1: Waarom zijn Ellecom en Dieren in de Koersnota wegennet Eerbeek-Loenen buiten beschouwing gelaten?
Antwoord: De kanaalweg in Dieren maakt wel onderdeel uit van de concept-koersnota. Samenwerkingsverband Tracé1+ heeft in februari en april 2022 antwoorden vanuit de provincie gekregen -over zowel het proces als de inhoud- op de door hen aangekaarte problematiek op de zuidelijke ontsluitingsroute. Deze vragen en antwoorden zijn als bijlage opgenomen bij deze raadsvragen. Zie bijlage '*Vragen en antwoorden zuidelijke ontsluitingsroute (voorjaar 2022)*'. Overigens is in eerdere statenvragen ook antwoord gegeven hieromtrent, zowel in 2020 (zie deze link: PS2020-398) als in 2022 (zie deze link: PS2022-453).

Vraag 2: Welke actie kan en wil het college ondernemen om deze genoemde knelpunten alsnog in de koersnota op te nemen?
Antwoord: In de ambtelijke voorbereiding van de concept-Koersnota is door gemeente Rheden aandacht gevraagd voor de omschrijving van deze knelpunten. Voor de Ellecomsedijk was het antwoord van de provincie gelijk aan de antwoorden C en D in de bijlage bij deze raadsvragen. Voor de Kanaalweg (zuidelijke kanaalroute) is de Rhedense ambtelijke reactie verwerkt en verbeterd in de concept-koersnota. Dit is te vinden onder knelpunt 10 van bijlage 4 van de concept-Koersnota. Hiermee hebben we antwoord gekregen op deze materie en zien we vanuit het college hier verder geen benodigde actie.

Vraag 3: Blijft de handtekening van ons college onder het stuk staan als de koersnota hierop niet wordt aangepast?
Antwoord: Vanuit het college is er geen handtekening. Het doel en de verwachte planning is dat de provincie én de gemeenteraden van Apeldoorn, Brummen en Rheden eind 2023 de Koersnota vaststellen. Begin 2023 leggen de colleges van B&W van de gemeenten Apeldoorn, Brummen en Rheden de voortgangsnotitie vanuit de provincie ter kennisname/consultatie voor aan de gemeenteraden. In deze notitie staat een uitwerking hoe om te gaan met deel 2 van de Koersnota. Daarbij zit ook de antwoordnota op alle gestelde vragen uit de inspraakreacties op de Koersnota, deel 1. Wij verwachten dat dit document na behandeling in de B&W-vergadering van 24 januari 2023 in de bestuurlijke routing gaat.

Introductie vraag 4 en 5: Het bewonersinitiatief Team N348/Ellecomsedijk heeft ingesproken tijdens de voorbereidende vergadering van 15 november jl. bij het agendapunt over het voornemen van het college tot tijdelijke opschorting van de inspanningen om te komen tot het afsluiten van de Doesburgsedijk. De inspreker heeft daarbij gevraagd om meer duidelijkheid over de geluidsbelasting en de geluidsnormen, en hoe dat uitwerkt op de Doesburgsedijk en de Ellecomsedijk. Daarnaast hebben deze bewoners al in een eerder stadium gevraagd om geluidsreducerende maatregelen, zoals diffractoren.

Vraag 4: Welke mogelijkheden ziet het college om, samen met de wegbeheerder van de Ellecomsedijk, aan de bewoners van Dalstein inzage te geven in en uitleg te geven over de totstandkoming van de modelmatige decibel-waardes? En hierbij opheldering te geven over de schijnbare verschillende behandeling van de situatie aan de Doesburgsedijk versus de situatie aan de Ellecomsedijk?
Antwoord: Deelvraag 1: We zijn ambtelijk met regelmaat in overleg met de Rhedense vertegenwoordigers uit het samenwerkingsverband van Tracé1+. Wij sluiten ons verder aan bij het antwoord op vraag 12 van de provincie in de bijlage '*Vragen en antwoorden zuidelijke ontsluitingsroute (voorjaar 2022)*'. Deelvraag 2: In onze optiek is op deze vraag al antwoord gegeven bij de beantwoording van vraag 13 van Raadsvragen S22/69 *Raadsinformatiebrief inzake motie Onderzoek Ellecomsedijk*.

Vraag 5: Welke mogelijkheden ziet het college om de wegbeheerder van de Ellecomsedijk ertoe aan te sporen de situatie bij Dalstein opnieuw te beoordelen en tegemoet te komen aan de wens van de bewoners om geluidsreducerende maatregelen te treffen?
Antwoord: De afgelopen jaren is deze vraag meerdere keren gesteld, onder andere vanuit de belangengroepering. De provincie heeft meerdere keren en uitgebreid antwoord gegeven omtrent deze beoordeling, zowel op proces als inhoud. Daarnaast treft u in de bijlage '*Vragen en antwoorden zuidelijke ontsluitingsroute (voorjaar 2022)*' bij deze raadsvragen meer informatie aan en volgt er met de voortgangsnotitie van de Koersnota begin 2023 ook nog een reactie op alle inspraak hierop, waaronder de punten over de zuidelijke ontsluitingsroute. Voor ons waren de afwegingen, de methodieken en (wettelijke) kaders duidelijk en wij gaan het de provincie daarom niet nog eens vragen.

Introductie vraag 6: Op http://atlas.gelderland.nl/verkeer is zichtbaar welke snelheid er gereden wordt op de provinciale wegen in Gelderland. Het valt op dat de er op de N348 in Ellecom en Dieren (veel) te hard wordt gereden. Op de Ellecomsedijk ter hoogte van de Hofstetterlaan bedraagt de V85 92 km/h, terwijl 80 km/h de toegestane maximumsnelheid is. Op de Burgemeester De Bruinstraat ter hoogte van de Molenweg bedraagt de V85 68 km/h, terwijl 50 km/h de toegestane maximumsnelheid is. Dit betekent dat 15% van de bestuurders méér dan 15 respectievelijk 36 procent te hard rijdt! Nota bene: het verkeer rijdt hier bovengronds en op slechts 25 meter afstand van de omliggende huizen.

Vraag 6: Welke actie kan en wil het college ondernemen om deze situatie, die leidt tot overlast, te verbeteren?
Antwoord: Acties hieromtrent zijn ter afweging voor de wegbeheerder Provincie Gelderland. Zie ook het antwoord van de provincie op vraag 10 in de bijlage bij deze raadsvragen.

Bijlage: Vragen en antwoorden zuidelijke ontsluitingsroute (voorjaar 2022)

Procedure (bericht van omgevingsmanager provincie aan vertegenwoordigers van overkoepelend samenwerkingsverband Tracé1+)

Vraag A: De huidige hoofdroute van Dieren naar de A50 loopt via Kanaalweg in Dieren, Badhuislaan in Laag-Soeren en Harderwijkerweg in Eerbeek en Loenen (N786). Deze route kent voor de Harderwijkerweg tussen Laag-Soeren en Loenen sinds kort een (verlaagde) maximumsnelheid van 60 km/uur. Dit duidt op een ontwikkeling van GOW naar ETW. Klopt dat? Loopt men hiermee al vooruit op de besluitvorming?

Antwoord:
Op de Harderwijkerweg tussen Laag-Soeren en Loenen gelden van zuidoost naar noordwest de volgende maximum snelheden:
- 60 km/u tussen komgrens Laag-Soeren en komgrens Eerbeek;
- 50 km/u binnen de kom Eerbeek;
- 80 km/u tussen komgrens Eerbeek en de rotonde bij Loenen.

De komgrens op de Harderwijkerweg aan de noordwest zijde in Eerbeek is afgelopen jaar iets verschoven, tegelijkertijd met de aanleg van een komslinger. De maximum snelheid is op dit wegvak gelijk gebleven.

Alleen tussen de komgrens Laag-Soeren en de komgrens Eerbeek is de weg in 2021 afgewaardeerd van 80 naar 60 km/u. Deels door de provincie Gelderland en deels door de gemeente Rheden. Dit deel van de Harderwijkerweg is nu een erftoegangsweg. Met de afwaardering is invulling gegeven aan de visie vanuit de projecten Traverse Dieren en Eerbeek-Loenen 2030. Dit omvat onder meer het ontmoedigen van verkeer door de kernen Dieren en Laag-Soeren en verbeteren van de wegenstructuur via de route N787, Dierenseweg en Kanaalweg/Burg. Willemsestraat tussen Eerbeek en Dieren.

Vraag B: Welke procedure wordt door de provincie gevolgd bij de vaststelling van de indeling van het wegennet, welke zijn de inspraakmogelijkheden en de beslismomenten en hoe kunnen we eventueel bezwaar maken?

Antwoord:
In Eerbeek is het proces opgestart om te komen tot verkeerscirculatieplan (VCP) voor de kern. Hierin wordt de functionele indeling van het lokale wegennet vastgelegd, waarmee een verkeerskundig kader ontstaat voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen Eerbeek. Daar biedt dit een kapstok voor een maatregelenlijst en uitvoeringsprogramma dat de ingrepen omvat die nodig zijn om de inrichting van de wegen aan te laten sluiten bij de functionele indeling.

Op verschillende momenten tijdens het proces informeren, horen en betrekken we de omgeving en andere belanghebbenden. De ontvangen input nemen we mee in de uitwerking van het VCP. De uitkomsten van het participatieproces zijn niet bindend, maar worden wel betrokken bij besluitvorming. Naast het participatieproces is er t.z.t. gelegenheid voor inspraak. Een mogelijkheid voor inspraak vindt plaats op het moment dat het college van B&W van de gemeente Brummen het ontwerp-VCP vaststelt en publiceert. Dit verwachten we in de tweede helft van 2022*. Het is uiteindelijk de gemeenteraad van Brummen die het Verkeerscirculatieplan definitief vaststelt. *(*stand per december 2022: Behandeling van het VCP is in navolging van de Koersnota)*

De functionele indeling van het wegennet op regionaal niveau, ligt overigens vast in het Functioneel Kader Wegennet van de provincie Gelderland (zie link: https://gelderland.stateninformatie.nl/modules/1/ingekomen%20stukken/396113).

Vraag C: Welke dorpen en wegen zijn in het projectplan opgenomen en welke zijn erbuiten geplaatst en wat is de motivering ervan?

Antwoord:
Het project Wegennet Eerbeek-Loenen 2030 heeft als doel om enerzijds te zorgen voor een duurzaam goede ontsluiting van de bedrijven en papierindustrie, anderzijds het vergroten van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de leefbaarheid. Primair richt het project Wegennet zich op de wegen van en naar de papierindustrie, oftewel tracé 1 t/m 5 (zie kaart op https://www.eerbeekloenen2030.nl/Wegennet). Dit betreft vooral de dorpen Eerbeek en Loenen.

Als provincie hebben we echter ook oog voor het bovenlokale en regionale wegennet en de mogelijke effecten hierop als gevolg van maatregelen op lokaal niveau. Dit betekent dat we dus ook verder kijken dan Eerbeek en Loenen.

Vraag D: De aanwonenden van de N786 en de N348 tot aan de A348 zullen door de Zuidelijke Ontsluitingsroute meer verkeershinder gaan ervaren. Om die reden verzoeken we u om ons als belanghebbende te betrekken in de afwikkeling van de verkeerslast en horen we graag hoe u ons op de hoogte gaat houden en hoe we in de besluitvorming worden betrokken?

Antwoord:
In het participatieproces maken we een onderscheid tussen direct en indirect belanghebbenden. De aanwonenden van de genoemde tracés 1 t/m 5 zijn voor ons de direct belanghebbenden. Deze mensen betrekken we uitgebreid bij het inventariseren van knelpunten en het uitwerken van mogelijke oplossingsrichtingen.

Overige inwoners en andere partijen in Eerbeek en Loenen zien wij als indirect belanghebbenden. Dit geldt ook voor aanwonenden van de wegen buiten het projectgebied van Eerbeek-Loenen 2030. Via de Nieuwsbrief Eerbeek-Loenen 2030 communiceren wij meerdere keren per jaar over de stand van zaken van de diverse projecten, waaronder project Wegennet. In de nieuwsbrief wordt o.a. melding gemaakt van eventuele participatie- of besluitvormingsmomenten. Aanmelden voor deze nieuwsbrief kan op de website https://www.eerbeekloenen2030.nl.

Procedure en inhoud
(overleg in april 2022 tussen projectleider en omgevingsmanager van de provincie en de vertegenwoordigers van overkoepelend samenwerkingsverband Tracé1+)

Vraag 1: Is het besluit voor de tracékeuze al genomen?

Antwoord: In de vraag zit de verwachting dat een tracébesluit zal worden genomen. Het is echter de vraag of dit noodzakelijk is. Een tracébesluit is vooral nodig als er een nieuwe weg wordt aangelegd. We praten al sowieso niet over de aanleg van nieuwe wegen, maar vooral het veiliger maken van bestaande routes. Het kan zijn dat er gronden moeten worden aangekocht en dat we een inpassingsplan daarvoor moeten opstellen. In het kader van dat inpassingsplan zal dan moeten worden verantwoord welke alternatieven zijn overwogen. Daarnaast zal de Regionale koersnota wegennet Eerbeek-Loenen een overkoepelende analyse bevatten en een bijpassende wegennetvisie. Deze is onderlegger voor vervolgbesluitvorming.

Vraag 2: Welke alternatieve routes zijn denkbaar en zijn deze op haalbaarheid onderzocht en is er een afweging gemaakt tussen de diverse alternatieven?

Antwoord: Zie hierboven. Er zijn geen alternatieve routes, wel alternatieve inrichtingsvoorstellen van wegen.

Vraag 3: In hoeverre is de keuze van het tracé al bepaald door het verlagen van de maximum snelheid naar 60 km/uur op het weggedeelte Laag Soeren – Eerbeek en het aanleggen van fietssuggestiestroken in plaats van vrij liggende fietspaden op de Badhuislaan?

Antwoord: De Badhuislaan is in beheer en eigendom bij de gemeente Rheden. Met de aanleg van Traverse Dieren is al gestuurd op verplaatsen van het verkeer naar Eerbeek via de Kanaalroute i.p.v. de Harderwijkerweg door Dieren en Laag-Soeren. 60 km/h tussen Laag-Soeren en Eerbeek sluit aan op dit eerder ingezette beleid. Dat heeft niet direct betekenis op de keuzes die worden gemaakt voor een veiliger weginrichting langs het Apeldoornsch Kanaal.

Vraag 4: Is het logisch en wenselijk dat vrachtverkeer via deze route van en naar de A1 rijdt, kan dat niet anders?

Antwoord: Als we elkaar goed begrijpen, bedoelt u de route langs het kanaal via de Lange Amerikalaan naar de A1? Het verkeersonderzoek laat zien dat de voornaamste stromen van en naar Eerbeek richting A1 lopen via de noordelijke route door Loenen (en dan richting A1). Slechts een beperkt deel van het verkeer rijdt via de kanaalroute en de Lange Amerikalaan naar de A1.

Vraag 5: Een bedrijf zoals Thomassen moet soms veel (heen en weer) rijden. Kan dat anders worden opgelost? Kunnen zij sneller bij de A50 komen dan nu het geval is?

Antwoord: De locatie van het bedrijf is bepalend. Daar kunnen we weinig aan veranderen.

Vraag 6: Welke maatregelen worden genomen om sluipverkeer te voorkomen van (vracht)verkeer tussen Apeldoorn en Ellecom, dat het tracé A50/A12/A348 of A1/N348/A348 zou moeten nemen?

Antwoord: Welk sluipverkeer bedoelt u precies? De door u genoemde routes zijn qua reisafstand een behoorlijke omweg en dus niet echt logisch.

Vraag 7: Is er overleg met bedrijven in Loenen, Brummen, Eerbeek, Spankeren en Dieren om overlast van (vracht)verkeer zoveel mogelijk te voorkomen? Denk bijvoorbeeld aan voorkeursroutes.

Antwoord: Jazeker. Dat is in het verleden gebeurd en recentelijk is dat bijvoorbeeld in en rond Eerbeek geweest. In het kader van de Koersnota zullen we bezien of we via dit spoor van verkeersmanagement tastbare effecten kunnen bereiken.

Vraag 8: Heeft de provincie kennis genomen van het rapport van Adviesbureau Antea over de huidige functie, vorm en gebruik van het traject langs het Apeldoornskanaal tussen Apeldoorn en Dieren en wat is de reactie van de provincie op de conclusies van dit rapport.

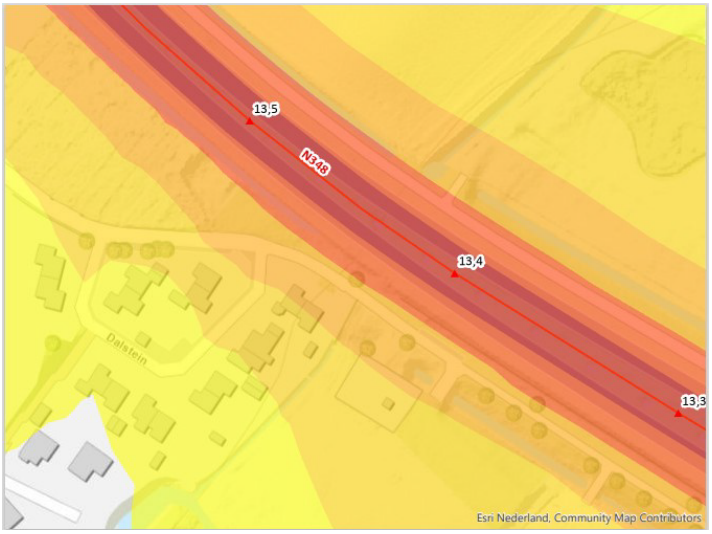
Antwoord: Ja, we kennen het rapport. In het kader van de Regionale koersnota zullen we dit bestuurlijk bespreken en maatregelen kunnen afstemmen. Bedenk echter wel dat het een lastig vraagstuk is, waarbij Apeldoorn en Brummen primair bevoegd gezag zijn voor de kanaalroute.

Vraag 9: Wat zijn de huidige en te verwachten verkeersaantallen en bijgevolg de geluidsbelasting op de diverse onderdelen van het tracé? (Dierenseweg, Kanaalweg en Ellecomsedijk).

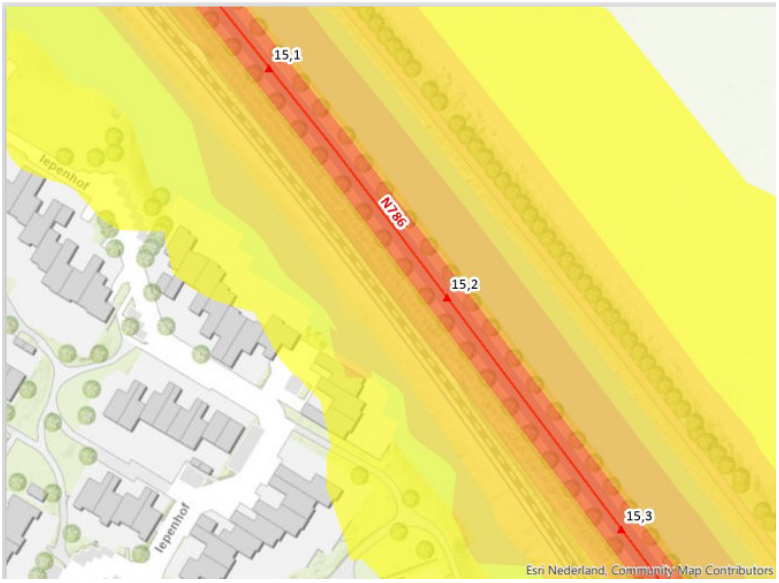
Antwoord:

	Dierenseweg		**Kanaalweg**		**Ellecomsedijk**	
	t.h.v. Elzenweg – 't Zaaibroek	**Stijging t.o.v. 2020**	**t.h.v. Iepenhof**	**Stijging t.o.v. 2020**	**t.h.v. Dalstein**	**Stijging t.o.v. 2020**
2020	6230	55%	7190	29%	25980	18%
2030	9770		9290		30850	

* Na het voorjaar van 2022 (en te zien in figuur 31 van de concept-Koersnota) zijn er nog twee aanpassingen in het verkeersmodel gedaan: 1) verleggen bebouwde komgrens in Eerbeek op de N786 met grotere lengte 50 km/u. 2) wijzigen modelsnelheden op rijkswegen met de snelheidsverlagingen tussen 06 en 19 uur. De 2030-waardes zijn daarmee nog wat gewijzigd, namelijk respectievelijk 10.150, 9.570 en 30.590.



Figuur 1: Geluidbelasting 2016. Zie www.gelderland.nl (kaarten en cijfers -> geluidbelasting)



Figuur 2: Geluidbelasting 2016. Zie www.gelderland.nl (kaarten en cijfers -> geluidbelasting)

De toekomstige geluidbelasting is in het verleden voor het laatst voor MKBA in kaart gebracht (zie https://www.eerbeekloenen2030.nl/documenten). Er zijn geen nieuwe berekeningen gemaakt, ook omdat we nog niet duidelijk hebben welke maatregelen volgen. Het gaat hier om autonome ontwikkelingen.

Vraag 10: Welke maatregelen worden er genomen op gebied van handhaving van maximum snelheid?

Antwoord: Wegbeheerders (gemeenten en provincie) kunnen bijdragen aan de juiste weginrichting, waardoor de wettelijk toegestane snelheid daadwerkelijk ook wordt gereden. Dat is echter niet overal door middel van weg- en berminrichting te bewerkstelligen. De handhaving ligt in handen van het OM, daar gaan gemeenten en provincie niet over.

Vraag 11: Blijven die geluidsbelastingen binnen de wettelijke normen, welke normen worden gehanteerd en wat betekent dat voor de te nemen beschermende maatregelen?

Antwoord: Provincie hanteert in principe de wettelijke normen. Alleen bij hoge geluidbelastingen (op de gevel van woningen en scholen) kent de provincie speciaal beleid: Actieplan geluid 2018 – 2022 (zie www.gelderland.nl)

Vraag 12: Kunnen we voor het geluidsvraagstuk een specialist geluid als vast contactpersoon krijgen?

Antwoord: U hebt recht op de juiste informatie en uw vragen willen wij graag beantwoorden. U hebt ook recht op informatie waarover wij beschikken, die voor u van belang is. We kunnen u ook helpen bij het begrijpen van data, wetgeving, beleid, etc. Dus als u speciale vragen hebt, dan kunnen we een gesprek organiseren, of zoals nu, u zet uw vragen op schrift.

Vraag 13: Hoe borgen we de veiligheid van gebruikers van de weg en de degenen die de weg oversteken?

Antwoord:

A. Door de weg zo goed mogelijk in te richten volgens de veiligheidsnormen van het Handboek wegontwerp (CROW). Let op: we kunnen niet overal volgens de normen een weg optimaal inrichten, bijvoorbeeld in een stad of een dorp, of vanwege natuur (bomen).
B. Door datamateriaal op periodieke basis te analyseren.
C. Bij ernstige ongevallen wordt een specifieke analyse opgesteld.
D. Verkeersveiligheidscampagnes.

Vraag 14: Is de provincie bereid op het tracé Eerbeek – Dieren – Ellecom een maximum snelheid van 60 km/uur in te voeren? (met effectieve handhaving, zoals trajectcontrole vergelijkbaar met het traject Eerbeek – Brummen)

Antwoord: Daarvoor stellen we een koersdocument op. Gelet op de intensiteit van het verkeer, de vormgeving van de weg (weinig kruispunten om het verkeer juist goed te laten doorstromen), en de functie (verbinden van belangrijke regionale kernen in Gelderland) is het nastreven van 60 km/u buiten de bebouwde kom van Dieren en langs de Ellecomsedijk niet reëel. Ook de Kanaalweg buiten de bebouwde kom van Dieren zal om de genoemde redenen niet aangepast worden qua snelheid. Bedenkt u ook dat we niet voor niets het verkeer proberen te bundelen op wegen die daarvoor geschikt zijn, juist om te voorkomen dat er sluipverkeer ontstaat op wegen waar dat niet gewenst is.

Vraag 15: Welke consequenties heeft een eventuele keuze voor het verleggen van de N786 van de Badhuislaan/Harderwijkerweg in Laag Soeren naar de Dierenseweg in Eerbeek voor de constructie van de Dierenseweg, de bomen langs die weg en de bereikbaarheid voor de aanwonenden?

Antwoord: De Badhuislaan en de Harderwijkerweg in Laag-Soeren zijn geen provinciale wegen. Zoals gezegd wordt er geen weg verlegd, maar wordt vooral gekeken naar de inrichting van de weg. Voorbeeld: als de Harderwijkerweg in Laag-Soeren wordt ingericht tot 30km-zone en een vrachtwagenverbod zou krijgen, dan gaat er meer verkeer op de Dierenseweg rijden. We weten wat de bestaande knelpunten zijn op de Dierenseweg. De hoeveelheid verkeer zal niet altijd direct het knelpunt wezenlijk veranderen. Bijvoorbeeld: het is nu al niet bepaald veilig om per fiets over de Dierenseweg te rijden, dat beeld zal niet veranderen door meer verkeer. Oprijden vanuit het woonerf wordt mogelijk wel lastiger in de spits. De gemiddelde snelheid gaat misschien lager worden door de toename van het verkeer in de spits.

Vraag 16: Wat is de stand van zaken m.b.t. de afsluiting van de Doesburgsedijk in Dieren en welke invloed heeft dat op de verkeersstromen?

Antwoord: Dit is een zaak van de gemeente Rheden. De provincie gaat hier niet over. De gemeente heeft in haar rapportage van 16 april 2019 (Bureau Goudappel) een modelberekening voor 2027 gedaan. Dat komt uit op een toename met 4.600 motorvoertuigen per etmal op de Ellecomsedijk bij afsluiting van de Doesburgsedijk.

Vraag 17: Welke autonome groei van het verkeer op het tracé is de komende jaren nog te verwachten?

Antwoord: Zie tabel bij vraag 9.

Vraag 18: Zijn de provincie en gemeente Rheden, Brummen en Apeldoorn bereid om de rechtstreekse gevolgen voor het traject vanaf Eerbeek tot aan de A348 te onderzoeken, aan ons ter controle aan te bieden en beschermende maatregelen te nemen voor de aanwonenden?

Antwoord: Zoals gezegd: u krijgt alle gewenste informatie. Zoals u ziet hebben we al informatie over de ontwikkeling van het verkeer. Let wel: er zal op basis van het kentekenonderzoek en de reistijden niet veel veranderen in de wijze waarop het verkeer zich verdeeld over het hoofdwegennet. Nu rijdt het meeste verkeer van en naar Eerbeek via Loenen. Dat heeft te maken met de routes van herkomsten - bestemmingen en de reistijden. Dat betekent dat het voor aanwonenden vanaf de Ellecomsedijk niet veel zal uitmaken of het verkeer nu via de Harderwijkerweg naar het zuiden rijdt, of via de Kanaalweg; uiteindelijk komt het over de Ellecomsedijk, of rijdt het verkeer richting Zutphen. Voor Laag-Soeren is er wel een verschil. Voor de Kanaalweg en de Dierenseweg is er ook een verschil. Beschermende maatregelen worden alleen genomen op basis van wettelijke normen. Dus daar is niet op voorhand sprake van.

Vraag 19: Woonwijk Dalstein in Ellecom is – in tegenstelling tot woningen aan de Hofstetterlaan - bewust buiten het inpassingsplan van Traverse Dieren geplaatst. Dat heeft geleid tot een verslechterd leefklimaat in deze wijk. Hoe gaat provincie Gelderland dit besluit in dit project oplossen?

Antwoord: We kennen reeds langere tijd deze stellingname, maar we verschillen met u van mening. We hebben volgens wettelijke normen het onderzoek uitgevoerd (ook het gebied buiten

de geluidszone conform art. 99 Wgh). Er is niets bewust buiten het project Traverse Dieren geplaatst. Houdt u rekening met een vuistregel: bij ca. 40% toename in verkeer is er sprake van een hoorbare toename van het geluid.

Vraag 20: Wat zijn de geleerde lessen over leefkwaliteit van verkeersprojecten langs onze woonwijken in relatie tot de kwaliteit van leven? En wat gaat u nu anders doen?

Antwoord: We streven altijd naar verbetering waar mogelijk en werken permanent aan duurzaamheid. Onder duurzaamheid verstaan we ook het werken aan het verbeteren van de leefomgeving. Als u terugkijkt in de tijd dan ziet u dat onze infrastructuur in aanzienlijke mate is verbeterd en dat wij ook tegelijkertijd maatregelen nemen om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Het u bekende project Traverse Dieren is daarin een voorbeeld. Ook de N348 door Spankeren zal worden aangepakt. Let wel: niet alles kan tegelijk en als we voldoen aan wettelijke normen, zal er voor ons geen aanleiding zijn om maatregelen te treffen.