



Reactienota inloopavond groot onderhoud N312 tussen Ruurlo en Lochem en de N821 tussen Barchem en Borculo

In 2022 voeren we groot onderhoud uit aan de N312 tussen Lochem en Ruurlo. Op de N312 vervangen we het asfalt op een deel van de weg buiten de bebouwde kom. Ook willen we de snelheid buiten de bebouwde kom verlagen en de inrichting van de weg daarop aanpassen. Zo brengen we de functie en het gebruik van de weg beter met elkaar in overeenstemming. Daarmee verbeteren we de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Op donderdag 18 en 22 maart 2021 hielden wij digitale inloopavonden om u te informeren over de voorgestelde plannen van beide wegen. Tijdens deze avonden zijn diverse vragen gesteld. In deze reactienota geven we een samenvatting van de vragen en reacties met de antwoorden.

Er kwamen veel reacties over het verlagen van de snelheid op met name de N821 tussen Barchem en Borculo. Op basis van deze reacties en een nieuwe beoordeling van de staat van het asfalt op de N821, hebben we opnieuw gekeken naar het optimale moment om het asfalt te vervangen en de snelheid te verlagen. Deze beoordeling en daarmee het opstellen van deze reactienota heeft langer gekost dan we u eind april hebben laten weten. Hiervoor onze excuses.

Het asfalt van de N821 tussen Barchem en Borculo blijkt in 2022 nog niet aan vervanging toe te zijn. Het asfalt kan waarschijnlijk nog minimaal 6 à 8 jaar mee. Vanuit duurzaamheids- en kostenoverwegingen is besloten het groot onderhoud en de snelheidsverlaging voor de N821 uit te stellen tot het volgende groot onderhoud.

Op de N821 vervangen we in 2022 wel de duiker in de Oude Beek door een grotere duiker om de waardevolle ecologische gebieden aan weerszijden van de weg beter met elkaar te verbinden. Ook heffen we de bushaltes Viersprong en De Prikke op en passen we de halte Beekvliet aan zodat deze beter toegankelijk is voor minder validen.

De aangekondigde verkenning van de bebouwde kom Barchem willen we wel in het najaar van 2021 gaan uitvoeren.

Er waren meerdere vragen over dezelfde onderwerpen. We hebben daarom de vragen samengevat en geven per onderwerp een antwoord:

1. Bebouwde kom Barchem naar 30 km/uur? De weg buiten de kom wel op 80 km/uur houden.
2. Afwaarderen van de snelheid naar 60 km buiten de bebouwde kom en 30 km binnen de bebouwde kom.
3. Fietsers voorrang geven op de afslaand verkeer en op de zijwegen.
4. Oversteken voor fietsers t.h.v. van de Hukkersdijk.
5. Wegbreedte en inhalen landbouwverkeer.
6. Openbaar vervoer.
7. Snelheidshandhaving.
8. Effect van afwaarderen op verkeer op Zwiepseweg.

9. Relatie groenmaatregelen N821 met Natura 2000 plannen Stelkampsveld.
10. Bushalte Beekvliet.
11. Stil asfalt N821.
12. Kruising N312-Woodbrookersweg.
13. Snelheidsremmende maatregel bij komingang Lochem.
14. Fietspad met klinkers t.h.v. camping Schoneveld (km 6,6).
15. Voetgangersoversteek km 1,9 toegankelijk maken voor fietsers.
16. Slecht asfalt gemeentelijk fietspad.
17. Jacobskruiskruid.
18. Stil asfalt bij Lochemse berg.
19. Komingang Borculo vanaf Barchem
20. Wildaanrijdingen

Een aantal vragen hebben specifiek betrekking op één bepaalde locatie en/of specifiek adres. Deze stellers van deze vragen krijgen een individueel antwoord.

1. Bebouwde kom Barchem naar 30 km/uur? De weg buiten de kom van Barchem wel op 80 km/uur houden.

Diverse reacties gaan over de wens om 30 km/uur in te stellen en bepaalde maatregelen te nemen in de kom van Barchem. Hierbij wordt soms aangegeven dat de weg buiten de bebouwde kom wel 80 km/uur moet blijven.

Het is ons bekend dat bewoners (delen van de weg) in Barchem als onveilig ervaren. We kijken daarom samen met de gemeente Lochem, de politie en de omgeving hoe we de veiligheid kunnen verbeteren. Omdat dit onderzoek extra tijd kost, koppelen we dit los van het groot onderhoud. Het onderzoek voeren we in het najaar van 2021 uit. De uitkomsten daarvan kunnen we nog niet meenemen met het groot onderhoud in 2022. Dus eventuele aanpassingen in Barchem volgen op een later moment. Tot die tijd blijft de snelheid daar 50km/uur.

In Nederland kennen we een aantal verschillende wegtypen of categorieën afhankelijk van de functie in het wegennetwerk en het gebruik van de weg. Dit zijn de zogenaamde stroomwegen (snelwegen, autowegen), gebiedsontsluitingswegen (GOW) en erftoegangswegen (ETW). Elk wegtype kent een snelheidsregime (binnen en buiten de bebouwde kom) en inrichting. Voor een GOW is dit 80 km/uur buiten- en 50 km/uur binnen de bebouwde kom, voor een ETW in principe 60 en 30 km /uur. De N312 en N821 zijn erftoegangswegen waar een snelheid van 60 km/uur bij hoort.

2. Afwaarderen van de snelheid naar 60 km op de N312 en buiten de bebouwde kom

Er wordt verdeeld gereageerd op het afwaarderen van de snelheid naar 60 km buiten de bebouwde kom. Een deel is het hiermee eens en een deel is het er niet mee eens.

Als bezwaar tegen de snelheid van 60 km/uur werd genoemd dat de niet iedereen de weg als onveilig ervaart, ook omdat er vrijliggende fietspaden naast de weg liggen. Ook werd de vraag gesteld of de weg niet juist onveiliger wordt door het verlagen van de snelheid, omdat er dan bijvoorbeeld ongewenste inhaalacties plaats kunnen vinden.

Op de voorgestelde snelheidsremmende maatregelen (plateau's) wordt ook wisselend gereageerd. Bezwaren tegen de plateau's zijn dat het op- en afremmen slecht zou zijn voor het milieu en dat de hulpdiensten daar mogelijk overlast van ondervinden (bijv. negatieve invloed op aanrijtijden en comfort). Ook vraagt men zich af wat plateau's voor invloed hebben op buslijn 56: zal deze blijven rijden en hebben plateau's nog invloed op de aansluitingen van bijvoorbeeld de trein in Deventer?

Landbouwers geven aan dat plateau's slecht zijn voor mens en materieel. Hierover ontvingen we van de organisaties LTO en Cumela ook een reactie. Tijdens de bijeenkomsten stellen deelnemers voor om wel de snelheid te verlagen, maar geen of minder snelheidsremmende maatregelen toe te passen. Maar deelnemers stellen ook dat er meer snelheidsremmende maatregelen nodig zijn om te zorgen dat verkeer zich aan de maximumsnelheid van 60 km/uur houdt.

De N312 en de N821 zijn erftoegangswegen. Hierbij hoort een snelheid van 60 km/uur buiten de bebouwde kom. Er rijdt relatief weinig verkeer op de N312 en de N821 met overwegend een lokale bestemming. De huidige snelheid van 80 km/uur is daarom niet passend.

Door afwaardering naar 60 km/uur worden deze wegen minder als sluiproute gebruikt voor de regio. Over het sluiptverkeer zijn veel klachten. Bij 60 km/uur verbetert ook de veiligheid en leefbaarheid en kunnen veel bomen worden gespaard die bij 80 km/uur te dicht op de weg staan.

In de praktijk blijkt dat alleen het aangeven van de maximumsnelheid van 60 km/u met borden niet helpt. Zonder fysieke aanpassingen aan de weg (zodat de inrichting van de weg past bij 60 km/uur) zal politie de maximumsnelheid niet gaan handhaven.

Met vormgeving en locatie van de nieuwe maatregelen houden we uiteraard rekening met hulpdiensten, openbaar vervoer, landbouwverkeer en vrachtverkeer. We maken bijvoorbeeld de plateau's niet te steil (1 op 40) en we maken het bovenvlak voldoende lang. Bij de 8 kruispuntplateau's is deze lengte groot door de aanwezigheid van een zijweg. Voor 2 plateau's die niet bij een zijweg liggen, maken we het bovenvlak ca. 6-8 meter omdat ze anders onvoldoende snelheidsremming voor personenauto's geven.

We spraken met de politie en hulpdiensten over de aanrijtijden. De meldkamers bepalen de routekeuze voor hulpdiensten op basis van de weginrichting en de actuele verkeerssituatie, om aanrijtijden zo goed mogelijk te waarborgen. De meldkamer kijkt waar voertuigen op een specifiek moment beschikbaar zijn om op de specifieke situatie af te gaan. Dit is een dynamisch proces. Een lagere maximumsnelheid en snelheidsremmende maatregelen betekenen dus niet automatisch een lagere aanrijtijd van hulpdiensten. De politie geeft aan nu geen reden te hebben om te geloven dat aanrijtijden niet meer gehaald zullen worden.

Omdat de maximumsnelheid voor al het verkeer verlaagd wordt naar 60 km/uur en er snelheidsremmende maatregelen worden aangebracht is de ervaring dat dit in het algemeen leidt tot een rustiger weggedrag. Door geringere snelheidsverschillen tussen weggebruikers bij 60 km/uur dan 80 km/uur is de ervaring dat er minder ongewenst wordt ingehaald.

3. Fietsers voorrang geven op de afslaand verkeer en op de zijwegen

Fietsers krijgen op het wegvak tussen Lochem en Barchem (N312) voorrang op afslaand verkeer en op de zijwegen. Deelnemers vinden dit een goed idee: er komen steeds meer fietsers en vooral ook snellere fietsers (racefiets, e-bike, forensen). Waarom gebeurt dit niet ook op het wegvak Barchem-Ruurlo (N312)?

Als het fietspad dicht (< 5 m) langs de weg ligt, dan is het onderdeel van de weg en hebben fietsers voorrang op afslaand verkeer en op het verkeer vanuit de zijwegen. Dit is het geval op het wegvak tussen Lochem en Barchem. De algemene voorrangregeling wordt hier dus niet aangepast. We voorzien het fietspad van rood asfalt en markering (haaiantanden) om de voorrang te benadrukken. Tussen Barchem en Ruurlo ligt het fietspad bij de zijwegen verder van de rijbaan af, namelijk meer dan 10 meter. Dat is te ver weg om het fietspad als onderdeel van de weg te zien. Daardoor heeft rechtdoorgaand (fiets)verkeer geen voorrang op afslaand verkeer.

Het omdraaien van deze voorrangssituatie is risicovol. Hoe de voorrang nu is ingesteld, is volgens landelijk beleid voor buiten de bebouwde kom. Dat betekent dat verkeer een bepaalde situatie verwacht; namelijk dat gemotoriseerd verkeer voorrang heeft en fietsers niet. Als we de situatie

omdraaien; dus dat fietsers voorrang krijgen t.o.v. gemotoriseerd verkeer, dan kan het zijn dat bestuurders dit niet op tijd door hebben. Voorrang hebben (en dus nemen) als fietser maar het niet krijgen omdat een automobilist dit niet verwacht (bijvoorbeeld omdat fietsers van twee kanten komen), of soms niet goed ziet, is dus een groter risico voor de fietser.

Per situatie wordt gekeken of de algemene voorrangsregel passend is, of dat er eventueel een uitzondering wenselijk is. In dit geval vinden we het een te groot risico om fietsers op de N312 tussen Barchem en Ruurlo voorrang te geven. Bovendien is zowel de intensiteit van het afslaande autoverkeer vanaf de N312 als het opdraaiend verkeer vanuit de zijwegen op de N312 én het fietsverkeer langs de N312 erg laag. Dat betekent dat we de voorrangssituaties op de N312 buiten de bebouwde kom laten zoals het nu is.

4. Oversteken voor fietsers t.h.v. van de Hukkersdijk

Kan de oversteek voor fietsers over de N312 t.h.v. de Hukkersdijk worden verbeterd?

Dit krijgt de aandacht in de verdere uitwerking van de maatregelen. We kijken bijvoorbeeld of we de oversteek zo aan kunnen leggen, dat fietsers niet meer schuin over hoeven steken en het zicht verbetert. Door het afwaarderen van de snelheid naar 60 km/uur en het toepassen van het kruispuntplateau verbetert de veiligheid ook nog.

5. Wegbreedte en inhalen landbouwverkeer

Wordt er bij het versmallen wel voldoende rekening gehouden met de soms zeer brede landbouwvoertuigen die ook gebruiken van de N312 en N821? Is het nog wel mogelijk deze veilig te passeren?

Kunnen er een paar passeerhavens voor tractoren gecreëerd worden om zo gevaarlijke inhaalacties van landbouwvoertuigen te voorkomen?

De wegbreedte is afhankelijk van de functie van de weg. De N312 en N821 zijn beide Erftoegangswegen, waarbij een maximumsnelheid van 60 km/uur hoort. Volgens landelijke richtlijnen moet bij 60 km/uur de breedte van de weg 6,0 meter zijn. Als de weg breder is, dan rijdt verkeer harder.

De bestaande asfaltbreedte op de N312 tussen Lochem en Barchem is ca. 6,70 meter. Hier gaan we de weg versmallen tot ca. 6,20 meter, om te voorkomen dat verkeer (veel) harder rijdt dan 60 km/uur.

De bestaande asfaltbreedte op de N312 is ca. 6,20 m tussen Barchem en Ruurlo. Hier versmallen we de weg niet.

De asfaltbreedte van 6,20 meter is voldoende om landbouwvoertuigen te passeren.

Landbouwpasserhavens worden toegepast drukkere (gebiedsontsluitings) wegen (80 km/uur), om filevorming achter landbouwverkeer en gevaarlijke inhaalacties te voorkomen. We brengen geen landbouwpasserhavens aan op Erftoegangswegen (60 km/uur).

We voeren de aanpassingen aan de weg en snelheidsverlaging op de N821 pas door bij het volgend groot onderhoud. Tot die tijd blijven de breedte en snelheid van de weg zoals het nu is.

6. Openbaar vervoer

Er zijn zorgen of de bus (lijn 56) over Barchem blijft rijden als de snelheid wordt verlaagd en of de aansluitingen op de trein Deventer-Zwolle nog gehaald kan worden.

We spraken met de vervoerder (Arriva) over de maatregelen. Omdat we alleen de snelheid verlagen op de N312 en niet op de N821, zorgt dat niet voor vertraging van lijnbus 56. Het opheffen van de bushaltes Viersprong en De Prikke leidt daarnaast tot beperkte tijdswinst in de dienstregeling.

Met de vormgeving van de plateau's houden we rekening met reizigerscomfort.

Het is wel zo dat lijn 56 de afgelopen 10 à 20 jaar met meerdere maatregelen geconfronteerd is die de kwaliteit van de lijn onder druk hebben gezet (30 km zones in Laren, Harfsen, Epse) of mogelijk in de toekomst nog onder druk kunnen zetten. Met Arriva is afgesproken om met de provincie (Opdrachtgever) en gemeenten een analyse te maken om voor de hele lijn 56 Borculo-Lochem-Deventer te kijken naar de route, haltes en ontsluiting van het omliggende landelijke gebied.

7. Snelheidshandhaving

Over handhaving van de snelheid ontvingen we reacties over de huidige situatie en de situatie na het voorgenomen groot onderhoud.

Er wordt gesteld dat er niet gehandhaafd wordt op de bestaande snelheid van 80 km/uur. Men is van mening dat afwaarderen naar 60km/uur niet nodig is als er in de huidige situatie gehandhaafd zou worden.

Ook wordt gevraagd of er na de afwaardering van de snelheid (meer) gehandhaafd wordt.

Handhaving op snelheid is een zaak van de politie en het openbaar ministerie. Om te bepalen waar ze handhaven, kijken ze o.a. naar de mate van structurele snelheidsoverschrijding en het ongevallenbeeld.

Na afwaardering zal de politie alleen handhaven als de weginrichting voldoet aan de richtlijnen. Daarom passen we met het groot onderhoud ook de weginrichting aan.

Na het uitvoeren van het groot onderhoud blijven wij de snelheid permanent monitoren. Als de snelheid dan structureel te hoog is, leggen we dit voor aan de politie. De politie beoordeelt dan of ze gaan handhaven of dat eventueel andere maatregelen kunnen helpen.

8. Effect van afwaarderen op verkeer op Zwiepseweg

Zal het afwaarderen van snelheid op de N312 tussen Lochem en Barchem leiden tot meer sluipverkeer over de Zwiepseweg (gemeentelijke weg)? De Zwiepseweg is hiervoor minder geschikt omdat de weg smaller is en geen vrijliggend fietspad en snelheidsremmende maatregelen heeft.

De afwaardering op de N312 kan leiden tot extra verkeer op de Zwiepseweg, maar naar verwachting zal dit effect niet groot zijn. De N312 tussen Lochem en Barchem is nu al deels 60 km/uur. De huidige maatregelen van de N312 en de N821 bespreken we in nauw overleg met de gemeente Lochem en de gemeente Berkelland. Er kunnen bij afwaardering ook aanvullende maatregelen nodig zijn op de gemeentelijke wegen.

9. Relatie groenmaatregelen N821 met Natura 2000 plannen Stelkampsveld

We ontvingen de reactie dat de voorgenomen aanplant langs de N821 haaks staat op het wensbeeld van het Natura 2000 gebied Stelkampsveld. Het plan voor dat gebied richt zich op het herstellen van het open heidelandschap waarbij enkele solitaire bomen in het gebied op den duur moeten opvallen.

Naar aanleiding van deze reactie legden we het beplantingsplan voor de N821 voor aan het Natura 2000 project Stelkampsveld. Het beplantingsplan gaat specifiek over de inpassing van de weg en er worden geen strijdigheden gezien.

Met eigenaren die aangeven geen aanplant van bomen en struweel naast hun eigendommen te wensen treden we in overleg over hun bezwaren.

10. Bushalte Beekvliet

Is het mogelijk om een fietsrek en verlichting te plaatsen bij bushalte Beekvliet?

Dit krijgt de aandacht in de verdere uitwerking van de plannen.

11. Stil asfalt N821

Enkele jaren geleden is stil asfalt op de N821 aangebracht. Het effect op geluid hiervan is goed merkbaar. Komt dit terug bij het groot onderhoud?

We voeren het asfaltonderhoud nog niet uit in 2022 omdat het nog langer mee kan. Dat betekent dat we bij het volgend onderhoud kijken of we tijdens dat onderhoud het stil asfalt weer aan kunnen leggen.

12. Kruising N312-Woodbrookersweg

Er wordt gevraagd hoe de verruiming van het kruispunt er precies uit gaat zien en of er voor het zicht nog bomen moeten worden gekapt.

Voor het benodigde oprijzicht vanuit de Woodbrookersweg bij 60km/uur levert de boom rechts geen zicht belemmering op en hoeft, vanuit dit oogpunt, niet te worden gekapt. Omdat de boom wel aanrijshade heeft houden de vitaliteit en levensverwachting goed in de gaten.

Verder wordt het kruispunt niet verruimd, de aansluitbogen worden wel anders vormgegeven dan in de huidige situatie. Nu liggen er schampblokken en grasbetontegels waardoor de aansluiting er erg ruim uit ziet. In de nieuwe situatie worden de schampblokken en grasbetontegels vervangen door een rammelstrook van beton. Deze rammelstrook biedt grotere voertuigen de mogelijkheid om de bocht te kunnen maken, maar door de oneffenheden in de rammelstrook wordt voorkomen dat kleinere voertuigen de bocht afsnijden en dus niet met hoge snelheid de Woodbrookersweg in kunnen draaien of de N312 kunnen oprijden.

Door het verschil in verhardingsmateriaal van weg en rammelstrook oogt het kruispunt in de nieuwe situatie compacter. Dit sluit beter aan bij het gewenste wegbeeld.

13. Snelheidsremmende maatregel bij de komingang van Lochem

We ontvingen de reactie dat de komslinger bij de komingang van Lochem op de N312 de snelheid van het verkeer onvoldoende remt. De volgende snelheidsmaatregelen zijn pas een stuk verder op de weg (ten zuiden pas bij de Veenweg en ten noorden pas bij de Korte Voren).

Naar aanleiding van de reactie overlegden we met de gemeente Lochem, zij is wegbeheerder van de N312 vanaf de Korte Voren tot en met de komslinger. We spraken af dat wij als provincie de komslinger aanpassen om meer snelheidsremming te behalen. We maken een plateau in de komslinger t.h.v. de fietsoversteek en we zetten de kantopsluiting (betonbanden) door tot aan de borden van de komingang. Hierdoor ontstaat er zowel een visuele als fysieke vernauwing in het wegbeeld.

14. Fietspad met klinkers t.h.v. camping Schoneveld (km 6,6)

Ter hoogte van Camping Schoneveld (N312 km 6,6) is circa 100 meter fietspad uitgevoerd in hobbelige klinkers. Kan dit ook geasfalteerd te worden?

Het fietspad ligt op dat deel tussen de weg en bebouwing. Vaak worden in dit soort situaties klinkers toegepast omdat er kabels en leidingen onder het fietspad liggen. Bij de verdere uitwerking onderzoeken we of dat hier ook het geval is en of er mogelijk andere redenen zijn waarom hier klinkers zijn toegepast. Als dit niet het geval is nemen we de suggestie mee om asfalt aan te

brenge. Ook willen we nog kijken of het plaatsen van bijvoorbeeld een houten geleiderail het voor de fietsers prettiger maakt vanwege de beperkte afstand tot de weg.

15. Voetgangersoversteek (km 1,9) ook toegankelijk maken voor fietsers

Kan de voetgangersoversteek bij km 1,9 toegankelijk gemaakt worden voor fietsers? Dit is nu niet het geval door smalle ijzeren poortjes.

Er is een hoogteverschil tussen het fietspad en de weg, waardoor het zicht minder goed is en het voor fietsers een gevaarlijk punt is om over te steken. Het is dus de bedoeling dat fietsers hier met de fiets aan de hand oversteken. Daarom staat hier nu een ijzeren hekje. De zichtbaarheid van dit hekje is beperkt, daarom t vervangen we het ijzeren hekje door een rood-wit sluishek. Het blijft echter voor de veiligheid wel de bedoeling dat fietsers afstappen. We leggen de stenen van de trap opnieuw aan, om het comfort te verbeteren. Verder wordt het veiliger om over te steken door het verlagen van de snelheid, het aanbrengen van een kruispuntplateau en bebording om de oversteek aan te kondigen.

16. Slecht asfalt gemeentelijk fietspad

Vlak vóór het begin van het traject in Lochem (Barchemseweg circa 20 meter vóór bord eind bebouwde kom) is het wegdek van het (gemeentelijke) fietspad in slechte staat. Kan reparatie meegenomen worden?

We zullen dit voorleggen aan de gemeente Lochem, zij is wegbeheerder van dit deel van de weg.

17. Jacobskruiskruid

Kunnen de bermen, als deze opnieuw ingezaaid moeten worden, gezaaid worden met een mengsel zonder Jacobskruiskruid i.v.m. giftigheid van deze plant voor dieren?

Als de bermen worden ingezaaid doen we dit (sinds 2005) altijd met een mengsel zonder Jacobskruiskruid. Het komt echter vaak voor dat er nog zaad in de grond zit. Dat kan op een later moment nog ontkiemen, bijvoorbeeld wanneer de grond omgewoeld wordt...

18. Stilasfalt bij Lochemse berg

Kan er stil asfalt gelegd worden bij de Lochemse Berg?

Wij hebben beleid voor het toepassen van stil asfalt. Daar waar nog geen stil asfalt ligt en dit wel doelmatig is passen wij het toe. We kijken hierbij naar het aantal woningen met een hoge geluidsbelasting en wegen dit af tegen de kosten van stil asfalt. Meer informatie over deze afweging staat in het Actieplan geluid 2018-2022 (www.gelderland.nl/14870-Actieplan-Geluid-2018-2022). Het weggedeelte ter hoogte van de Lochemse berg voldoet niet aan de criteria voor stil asfalt. We leggen daar dus geen stil asfalt aan.

Het geluidsniveau zal na het grootonderhoud wel lager zijn, omdat de snelheid op de hele N312 verlaagd wordt van 80 km/uur naar 60 km/uur en omdat het nieuwe asfalt van betere kwaliteit is en een fijnere structuur heeft dan het bestaande versleten asfalt.

19. Komingang Borculo vanaf Barchem

Over de komslinger in de N821 aan de noordkant van Borculo kregen we een reactie en een vraag:

1. De bestaande komslinger heeft onvoldoende snelheidsremmend effect. Niet alleen voor verkeer dat de kom inrijdt, maar ook voor verkeer dat de kom uitrijdt. Dit laatste omdat het stuk gemeentelijke weg van de Morsmanshof tot aan de Graaf Wichmanstraat geen inrichting heeft die past bij 50 km/uur.
2. Is het mogelijk om een verkeersplateau aan te leggen bij de kruising met Morsmanshof?

Bij de vormgeving van de bestaande komslinger is ook rekening gehouden met vrachtverkeer, de bus en landbouwverkeer. Hierdoor kunnen personenvoertuigen met hogere snelheid passeren. De inrichting van de gemeentelijke weg tussen de Morsmanshof en de Graaf Wichmanstraat draagt hier zeker aan bij. De gemeente Berkelland gaat n.a.v. deze reacties onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om de inrichting van de weg aan te passen. Maar de komslinger laten we zoals deze nu is.

De suggesties om een verkeersplateau aan te leggen bij de kruising met Morsmanshof nemen we mee in de verdere uitwerking van de plannen. Dit verkeersplateau zal een matigende snelheid hebben op zowel inrijdend als uitrijdend verkeer en verhoogt de attentie en veiligheid voor verkeer uit de Morsmanshof en overstekende fietsers. Bij de vormgeving van het plateau houden we rekening met hinder door geluid en trillingen. Helaas zijn deze nooit helemaal te voorkomen.

20. Wildaanrijdingen

Op het bosrijkere gedeelte van de N312 tussen Barchem en Ruurlo (t.h.v. het Wildpad) komen aanrijdingen met wild voor. Is het mogelijk om 'wildreflectoren' te plaatsen?

In het verleden heeft de provincie (verschillende uitvoeringen van) wildspiegels langs provinciale wegen geplaatst. De cijfers tonen echter aan dat wildspiegels niet werken en daarom passen we ze nu niet meer toe.

Momenteel investeert en werkt de provincie mee aan een meerjarig landelijk onderzoek naar het voorkomen van ongelukken met wild. Het onderzoek richt zich op een zogenaamd virtueel hekwerk. Dat zijn sensors die reageren op de verlichting van passerende auto's en dan een fluitsignaal afgeven. Dat fluitsignaal zou wild moeten afschrikken.

We wachten de uitkomsten van dit onderzoek af voordat we een nieuw systeem plaatsen.