

NOTA VAN ZIENSWIJZEN

**BEHOREND BIJ HET
INPASSINGSPLAN**

**Herinrichting N348 Zutphenseweg,
kruispunt Quatre Brasweg-Flierderweg,
Gorssel**

Provincie Gelderland

Opdrachtnummer	: 99.277
Datum	: 31 augustus 2016
Versie	: 3
Auteurs	: provincie Gelderland (Afdeling: Uitvoering Werken) / mRO b.v.



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
1.1	Procedure ter inzage legging	4
1.2	Anonimisering	4
1.3	Leeswijzer	4
2	ZIENSWIJZEN.....	5
2.1	Reclamant 1.....	5
2.2	Reclamant 2 – Gemeente Lochem	6
2.3	Reclamant 3.....	10
2.4	Reclamant 4.....	14
2.5	Reclamant 5.....	19
2.6	Reclamant 6.....	25
2.7	Reclamant 7.....	27
2.8	Reclamant 8.....	29
2.9	Reclamant 9.....	29
3	AANPASSINGEN ONTWERP INPASSINGSPLAN	31
3.1	Wijzigingen als gevolg van ingediende zienswijzen.....	31
3.2	Ambtshalve wijzigingen	31
3.2.1	<i>Verbeelding</i>	31
3.2.2	<i>Regels</i>	31
3.2.3	<i>Toelichting</i>	31

1 INLEIDING

1.1 Procedure ter inzage legging

Het ontwerp inpassingsplan 'Herinrichting N348 Zutphenseweg, kruispunt Quatre Brasweg-Flierderweg, Gorssel' heeft op grond van artikel 3.8, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening van 17 maart tot en met 27 april (zes weken) ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon een ieder een zienswijze naar voren brengen bij de provincie. Op 31 maart 2016 is er een inloopbijeenkomst gehouden waar belangstellenden kennis hebben kunnen nemen van de beoogde plannen voor de herinrichting van het tracé en het ontwerp inpassingsplan. Ook was er gelegenheid tot het stellen van vragen. Er zijn in totaal 9 schriftelijke zienswijzen ingekomen.

Alle zienswijzen zijn ingediend binnen de termijn en voldoen aan de daarvoor geldende eisen. De zienswijzen zijn zodoende ontvankelijk en zijn in behandeling genomen.

1.2 Anonimisering

Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens is het niet toegestaan de persoonsgegevens (NAW-gegevens) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. In deze nota van zienswijzen worden indieners van zienswijzen daarom niet bij naam genoemd.

1.3 Leeswijzer

In deze nota van zienswijzen wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de ingediende zienswijzen en het antwoord van de provincie. Hoofdstuk 3 geeft inzicht in de onderdelen die ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan zijn gewijzigd.

2 ZIENSWIJZEN

De binnengekomen zienswijzen zijn in dit hoofdstuk samengevat weergegeven en beantwoord. Bij de beantwoording van de zienswijzen zijn de volledige binnengekomen reacties betrokken.

2.1 Reclamant 1

Zienswijze	<p>Bezwaren:</p> <p>1. De N348 blijft een 80km weg; dit zal niet leiden tot verbetering van de veiligheid.</p> <p>Als de insteek van de aanpassing een verhoging van de veiligheid is, dan ontkomt men er niet aan de snelheid te verlagen. Een max. snelheid van 50km/uur is de beste oplossing.</p>
Reactie provincie	<p><i>De N348 is volgens het principe van Duurzaam Veilig gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. Duurzaam Veilig is een landelijk toegepast principe met het als doel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het streven hierbij is om vorm, functie en gebruik op elkaar af te stemmen. Voor de weggebruiker dienen de wegen eenduidig en herkenbaar zijn. Bij de indeling van het wegennet worden drie categorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Met het consequent en herkenbaar toepassen van de wegcategorieën wordt een sterke verbetering van de verkeersveiligheid verwacht. Hiermee wordt beoogd dat (doorgaand) gemotoriseerd verkeer op stroomwegen of gebiedsontsluitingswegen rijdt, en niet op erftoegangswegen met een maximum snelheid van 60 km/u.</i></p> <p><i>De N348 is de economische verbindingssas in de Stedendriehoek tussen Deventer en Zutphen en ligt buiten de bebouwde kom. Hierbij past een snelheidslimiet van 80 km/u. De functie van deze weg is het faciliteren van (doorgaand) gemotoriseerd verkeer tussen dorpen en steden, specifiek tussen Zutphen en Deventer/A1. Ondanks dat er diverse woningen direct ontsluiten op de N348 is er geen sprake van een erfontsluitingsweg. De verkeersfunctie is namelijk dominant en dat is ook te zien aan het intensieve gebruik van de weg. De N348 maakt onderdeel uit van het kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer én van het snelnet Openbaar Vervoer waarbij de doorstroming een belangrijk aspect is.</i></p> <p><i>Van oudsher is de N348 de doorgaande hoofdweg tussen Zutphen en Deventer, de wegbreedte is hier dan ook op afgestemd. Dat moet ook wel, om twee tegemoet rijdende vrachtauto's elkaar met normale snelheid te laten passeren. De hoofdrijbaan is voorzien van landelijk geldende markering (dubbele asstreep, onderbroken kantmarkering, voorrangsmarkering etc.) en heeft een vrijliggend fietspad, passend bij de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg. Met andere woorden, een snelheidsbeperking van 50 km/u past niet bij de verkeersfunctie van de N348.</i></p>
Conclusie	<p><i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i></p>
Zienswijze	<p>2. De erfontsluiting van Zutphenseweg 21 zal smaller en moeilijker toegankelijk worden.</p> <p>Door de verlegging van het fietspad en de situering van de uitvoegstrook, zal het gebruik van de erfontsluiting ernstig worden gehinderd en de veiligheidssituatie verslechteren.</p>

Reactie provincie	<p><i>De erfontsluiting van Zutphenseweg 21 zelf wordt niet versmald. Het in- en uitrijden kan vergelijkbaar met de huidige situatie plaatsvinden. De verlegging van het fietspad ter hoogte van deze erfontsluiting is beperkt. De grootste uitbuiging vindt namelijk ter hoogte van perceel Zutphenseweg 23 plaats.</i></p> <p><i>Mede naar aanleiding van de reactie van reclamant is het wegontwerp geoptimaliseerd. Gevolg daarvan is dat het linksafvak (de uitvoegstrook) vanuit het noorden richting de Flierderweg) is komen te vervallen. In plaats daarvan is een tweede verhoogde (fysieke) middengeleider in het plan opgenomen.</i></p> <p><i>Hierdoor zal het in- en uitrijden naar de erfontsluiting van huisnummer 21 vergelijkbaar zijn met de huidige situatie.</i></p> <p><i>Bovendien wordt ook het fietspad opgehoogd zodat de betreffende erfontsluiting op eenzelfde niveau (hoogte) komt te liggen. Hiermee wordt het comfort van het in- en uitrijden verbeterd.</i></p>
Conclusie	<p><i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot een inhoudelijke aanpassing van de inrichting van het wegontwerp: het linksafvak (uitvoegstrook) komt te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een tweede (fysieke) middengeleider. De (fysieke) middengeleider ten zuiden van de kruising wordt verhoogd en verbreed.</i></p>
Zienswijze	<p>3. B&B Het Flier wordt moeilijker bereikbaar. Door de lastige afwikkeling van verkeersbewegingen door de erfontsluiting wordt de toegankelijkheid van de B&B minder aantrekkelijk en zal klandizie verloren gaan.</p>
Reactie provincie	<p><i>De reconstructie van de kruising heeft geen negatieve invloed op de bereikbaarheid van het B&B Het Flier. In dit kader wordt ook verwezen naar de voorgaande beantwoording (onder punt 2).</i></p>
Conclusie	<p><i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i></p>
Zienswijze	<p>4. Compensatie voor de in te leveren erfoppervlakte is onvoldoende. Reclamanten zijn van mening dat in geval het beoogde plan door gaat, er een oplossing moet worden geboden door de aanleg van een alternatieve erfontsluiting richting de Flierderweg, parallel aan de N348.</p>
Reactie provincie	<p><i>Er vinden gesprekken plaats in het kader van de verwerving van het noodzakelijk ruimtebeslag. Deze gesprekken zullen plaatsvinden op basis van volledige schadeloosstelling.</i></p> <p><i>Zoals reeds aangegeven onder punt 2 van de beantwoording van deze zienswijze zal het in- en uitrijden naar de erfontsluiting van huisnummer 21 vergelijkbaar zijn met de huidige situatie. Hierdoor is er onvoldoende aanleiding voor een alternatieve erfontsluiting richting de Flierderweg.</i></p>
Conclusie	<p><i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i></p>

2.2 Reclamant 2 – Gemeente Lochem

Zienswijze	<p>De prioriteit voor de provincie is de doorstroming op de N348. De gemeente vraagt met nadruk aandacht voor het vergroten van de verkeersveiligheid op de N348. Eerder naar voren gebrachte alternatieven zijn niet overgenomen door de provincie.</p>
-------------------	--

	<p>De geplande verkeerslichten bij het kruispunt Quatre Bras van variant 3, in 2011 gekozen door de raad, komen in het huidige voorstel niet terug.</p> <p>De gemeente is van mening dat de voorgestelde maatregelen onvoldoende bijdragen aan het vergroten van de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.</p> <p>Sinds de aanleg van de rondweg maken meer fietsers, waaronder veel schoolgaande jeugd, gebruik van de oversteek bij Quatre Bras. De voorgestelde nieuwe situatie is te onveilig voor deze groter wordende kwetsbare groep weggebruikers.</p> <p>Ook is onvoldoende aandacht voor de gevaarlijke situaties die ontstaan op de N348 om de erfaansluitingen te bereiken.</p> <p>De gemeente heeft gevraagd vaart te maken met de realisatie van de plannen; echter dit mag niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid.</p> <p>De verbreding van de A1 zal leiden tot een toename van de verkeersintensiteit op de N348. Des te meer reden om de signalen van de gemeente serieus te nemen.</p>
Reactie provincie	<p><i>Het primaire doel van de reconstructie van de kruising N348 met de Quatre Brasweg en Flierderweg is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarnaast het bevorderen van de doorstroming.</i></p> <p><i>In 2013 heeft de provincie in samenwerking met de gemeente Lochem een studie uitgevoerd waarin diverse oplossingsrichtingen voor de kruising zijn onderzocht. Op basis van deze studie is geconcludeerd dat het plaatsen van verkeerslichten niet mogelijk is in verband met een overschrijding van de geluidsbelasting op de omliggende woningen. Bij het toepassen van verkeerslichten op deze kruising is het namelijk niet mogelijk een stil wegdek (geluidsreducerend asfalt) toe te passen. Daarnaast is de ruimtelijke inpassing van verkeerslichten problematisch, vanwege de benodigde ruimte voor de links- en rechtsafvakken. In een eerder stadium is deze variant hierom afgefallen. Tijdens een bestuurlijk overleg tussen de provincie Gelderland en de gemeente Lochem is overeenstemming bereikt over de in het ontwerp inpassingsplan aangereikte oplossing. De gemeenteraad is daarover geïnformeerd in februari 2014 en juni 2015.</i></p> <p><i>Het is de provincie bekend dat het kruispunt meer gebruikt wordt door schoolgaande fietsers. Dat onderschrijft het belang om zo spoedig mogelijk de nu voorgestelde herinrichting uit te voeren. Mede naar aanleiding van de reactie van reclamant is het wegontwerp geoptimaliseerd. Zo wordt de verhoogde (fysieke) middengeleider verbreed van 3,5 meter naar bijna 5,0 meter. Hierdoor wordt het voor de overstekende fietsers en bromfietsers veiliger omdat meer ruimte ontstaat in de (fysieke) middengeleider. Ook zal de linksafstrook vanuit het noorden richting de Flierderweg (de uitvoegstrook) niet worden aangelegd. Hiervoor in de plaats zal een tweede fysieke middengeleider worden ontworpen. Daarmee wordt het overige verkeer niet aangemoedigd sneller te gaan rijden bij afslaand verkeer. Bovendien zal het achteropkomende verkeer ter hoogte van de kruising niet meer kunnen inhalen door de twee fysieke middengeleiders. Door het verwijderen van de linksafstrook ontstaat derhalve ook meer tijd en ruimte om veilig over te steken. Het in- en uitrijden van de erfaansluitingen zal daarmee nog veiliger zijn dan in het vorige wegontwerp.</i></p>

	<p><i>De scope van dit project gaat niet over de erfaansluitingen tussen Gorssel en Eefde. Wel heeft de herinrichting van het kruispunt zelf een (beperkte) positieve invloed op de problematiek van de erfaansluitingen rond de kruising. Door de verbrede uitbuiging wordt het doorzicht en tunneleffect van de bomen enigszins beperkt. Dit geeft meer attentie op de kruising. Ook de aanleg van de twee genoemde (fysieke) middengeleiders zorgt voor meer attentie op de kruising.</i></p> <p><i>Er wordt voorgesteld om de herinrichtingsplannen daadwerkelijk nu uit te gaan voeren, om te voorkomen dat 'kostbare tijd' verloren gaat door uitstel van deze maatregel. De inspanningen van de provincie zijn gericht op een zo spoedig mogelijke realisatie. De doorlooptijd van de beroepsprocedure en het proces van de grondverwerving zijn daarbij bepalende factoren.</i></p> <p><i>De groei van het verkeer op de N348 is beperkt. Op www.geldersverkeer.nl staan de intensiteiten van de afgelopen jaren afgebeeld. Hieruit is op te maken dat de afgelopen jaren de jaarlijkse verkeersgroei op de N348 rond de 1% ligt.</i></p>
Conclusie	<p><i>Dit deel van de zienswijze leidt tot een inhoudelijke aanpassing van de inrichting van het wegontwerp: het linksafvak (uitvoegstrook) komt te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een tweede (fysieke) middengeleider. De (fysieke) middengeleider ten zuiden van de kruising wordt verhoogd en verbreed.</i></p>
Zienswijze	<p>Aanvullende brief</p> <p>Als aanvulling op de ingediende zienswijze heeft de gemeente Lochem op verzoek van de provincie een nadere toelichting gegeven (brief 'Aanvulling op zienswijze ontwerp-Inpassingsplan N348 Quatre Bras', d.d. 5 juli 2016) voor het concretiseren van het verbeteren van de verkeersveiligheid op en langs de N348 tussen Eefde en Gorssel, alsook voor de kruispuntoplossing bij de Quatre Brasweg.</p> <p><u>Structurele oplossing</u></p> <p>Medio 2011 is er een studie uitgevoerd naar het traject tussen de rotonde Eefde en de A1, waarin meerdere tracés zijn onderzocht op oplossend vermogen van de knelpunten op de N348 en de impact op de omgeving. In 2012 heeft de Provinciale Staten erkent dat de huidige inrichting niet voldoet aan een veilige weginrichting, maar is besloten om op dat moment geen financiële middelen beschikbaar te stellen voor de uitwerking en realisatie van een structurele oplossing. Als erkenning van de knelpunten is het project wel op de meerjarige investeringsagenda mobiliteit (MIAM RV36) blijven staan, echter zonder financiële reservering.</p> <p>Verzocht wordt om, nu de effecten van de Rondweg Zutphen-Eefde duidelijk zijn en de problemen zich blijven voordoen, de studie naar een structurele oplossing weer op te starten.</p>
Reactie provincie	<p><i>Er is in 2012 een verkenning naar de lange termijnverbetering van de N348-route tussen Eefde en de A1 bij Deventer uitgevoerd. De verkenning geeft aan welke maatregelen nodig zijn om te komen tot een optimale 80 km/uur weg (regionale ontsluitingsweg) tussen Eefde en Deventer qua verkeersveiligheid en verkeerafwikkeling. De kosten zijn globaal geraamd op €30 miljoen. Op basis van de verkenning heeft Provinciale Staten in 2012 het project onvoldoende prioriteit toegekend en besloten geen investering te doen. Gezien de reeds uitgevoerde verkenning is er nu geen aanleiding voor het uitvoeren van een nieuwe studie. Gedeputeerde Staten zijn voornemens om met de Voorjaarsnota 2017 een nieuwe afweging te</i></p>

	<i>maken van investeringen in wegen, fiets en openbaar vervoer. Hierin zullen eerdere, maar ook nieuwe projecten geprioriteerd worden. De lange termijnverbetering van de N348-route zal, mede naar aanleiding van de reactie van de gemeente Lochem, opnieuw worden afgewogen.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	<p><u>Snelheidsregime</u> De gemeente realiseert zich dat een structurele oplossing niet op korte termijn realiseerbaar is. Ook wordt erkend dat er een discrepantie zit tussen het belang van een goede gebiedsontsluitingsweg voor het doorgaande verkeer en de erftoegangsweg voor het lokale verkeer. Zolang de intensiteit van het doorgaande verkeer hoog blijft, de ongevallen blijven gebeuren en de aanwonende zich onveilig voelen verzoekt de gemeente om een afwijking in het duurzaam veilig beleid te accepteren. Voorgesteld wordt om het fietspad te handhaven, de kruispunt reconstructies voor de Quatre Brasweg en de Jodendijk/ Scheuterdijk wel uit te voeren en gelijktijdig de snelheid te verlagen naar 60 km/u. Ervaringen hiermee kunnen worden meegenomen in de studie naar een structurele oplossing voor de N348 tussen Eefde en de A1 en in de landelijke discussie naar inrichtingskenmerken op de zogenaamde "Grijze wegen".</p> <p>Verzocht wordt om een pilotproject op te starten op het wegvak Eefde - Gorssel, om ervaringen op te doen met het afwijken van de richtlijnen van duurzaam veilig en het kunnen werken aan een maatwerkoplossing op wegen waar functie gebruik en inrichting niet met elkaar in overeenstemming is. Dit wegvak is bij uitstek een voorbeeld van een "Grijze weg" en daarvoor wil de gemeente de effecten meten van het instellen van 60 km/u voor een veilige afwikkeling van de hoge intensiteiten in combinatie met de vele erfaansluitingen.</p>
Reactie provincie	<i>Uitgangspunt voor de inrichting van de Gelderse wegen zijn de richtlijnen conform het principe van Duurzaam Veilig. Dat neemt niet weg dat wij met u constateren dat er binnen de provincie zogenaamde "grijze wegen" zijn. Wij zijn voornemens om in het kader van de nieuw op te stellen provinciale Wegennetvisie nader te beschouwen hoe met deze grijze wegen om te gaan. Het ontbreekt ons tot die tijd aan kaders om een pilot uit te kunnen voeren. Dat betekent dat het beleid van de provincie Gelderland nog steeds is dat een gebiedsontsluitende weg als de N348 buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid heeft van 80 km/uur.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	<p><u>Fietsverkeer</u> Het provinciale verkeer- en vervoerbeleid is gericht op het stimuleren van fietsgebruik. De regio Stedendriehoek onderschrijft dit en is een studie gestart naar het invoeren van fietsruggengraden tussen de belangrijkste steden en dorpen in de regio, zo ook voor het traject Zutphen – Deventer. Nu uit ervaring blijkt dat de fietsers tussen Deventer en Zutphen steeds vaker oversteken bij de Quatre Brasweg is het zaak om deze fietsstroom beter te faciliteren. Verzocht wordt om medewerking en cofinanciering voor een snelle realisatie van de fietsruggengraat Zutphen – Deventer.</p>

Reactie provincie	<i>De provincie heeft in de Notitie Snelfietsroutes en bijbehorende bijlage in juni 2016 haar uitgangspunten, processtappen en kwaliteitscriteria van snelfietsroutes bepaald (PS2016-481). Deze zullen het kader vormen voor de beoordeling van provinciale medewerking aan en mogelijke cofinanciering van dit onderdeel van de fietsruggengraat. Als provincie zijn wij graag betrokken bij de onderzoeken die de regio in 2016 uitvoert in het kader van het schetsontwerp, zodat deze de gegevens genereren, nodig voor de genoemde beoordeling.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	<p><u>Optimaliseren voorgesteld ontwerp reconstructie Quatre Brasweg</u></p> <p>De voorgestelde reconstructie voorziet in een verbetering in de zichtbaarheid van het kruispunt en de doorstroming op de N348. Voor het fietsverkeer wordt het mogelijk om in 2 keer over te steken en er komt meer ruimte tussen de hoofdrijbaan en het fietspad bij de Flierderweg. Dit zijn positieve ontwikkelingen maar de gemeente vraagt om enkele aanpassingen door te voeren die deze maatregel veiliger en beter maakt voor de omgeving.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voor het creëren van hiaten in de doorgaande verkeersstroom ziet de gemeente graag dat het voorsorteer vak niet wordt gerealiseerd, maar dat daar een breed fysiek midden eiland komt. - Voor het verbeteren van de fietsoversteek en ook het verbeteren van de oversteek van het autoverkeer wordt gevraagd om de middeneilanden te verbreden tot circa 5 meter. - Voor het beschermen van de wachtende fietsers ziet de gemeente graag dat de fietsoversteek wordt voorzien van betonbanden. - Het middeneiland moet een lengte krijgen dat het voor de noordelijk gelegen woningen eenvoudig wordt om hun erf te bereiken en te verlaten. - Voor de zichtbaarheid van de erfontsluitingen graag in de lengte markering aangeven dat er erven er zijn door het onderbreken van de as-markering.
Reactie provincie	<i>De gevraagde optimalisaties van het ontwerp worden doorgevoerd. De belangrijkste wijzingen zijn het aanbrengen van een fysiek middeneiland ter plaatse van het geplande linksafvak en het verbreden van de middengeleider van 3 meter naar circa 5 meter.</i>
Conclusie	<i>Dit deel van de zienswijze leidt tot een inhoudelijke aanpassing van de inrichting van het wegontwerp.</i>

2.3 Reclamant 3

Zienswijze	<p>Reclamanten dienen de zienswijze in mede namens vele om- en aanwonenden.</p> <p>Met het aanwijzen van een erfontsluitingsweg als gebiedsontsluitingsweg wordt een onveilige situatie gecreëerd. De huizendichtheid op het betreffende traject is zo groot dat het voldoet aan de criteria van bebouwde kom.</p> <p>Het probleem is ontstaan door het willen faciliteren van enerzijds een gebiedsontsluitingsroute voor een soepele afhandeling van verkeer, en anderzijds in- en uitritten van de bewoners en gelijkvloerse kruisingen waardoor de veiligheid van alle weggebruikers in gevaar komt.</p>
-------------------	--

	<p>Met de komst van de rondweg Eefde is sprake van een groot verkeersprobleem op de kruising Quatre Brasweg/Flierderweg vanwege het toegenomen fietsverkeer.</p> <p>Reclamanten zijn van mening dat de oplossing die de provincie heeft gekozen geen veilige situatie creëert. Volgens reclamanten is een veilige oversteek een oplossing.</p>
Reactie provincie	<p><i>De N348 is geen erfontsluitingsweg maar was en is een gebiedsontsluitingsweg. De N348 vormt de (economische) verbindingssas in de Stedendriehoek tussen Deventer en Zutphen en ligt buiten de bebouwde kom. Hierbij past een snelheidslimiet van 80 km/u. De functie van deze weg is het faciliteren van (doorgaand) gemotoriseerd verkeer tussen dorpen en steden, specifiek tussen Zutphen en Deventer/A1.</i></p> <p><i>Het klopt dat er woningen aan weerszijde van de weg liggen, maar het binnen de kom brengen vanwege de huizendichtheid is niet aan de orde. Het is tevens niet wenselijk en niet noodzakelijk om de N348 binnen de bebouwde kom te leggen. Er staan weliswaar woningen langs de Zutphenseweg, maar van een doorlopende bebouwde kom is geen sprake.</i></p> <p><i>Het is de provincie Gelderland bekend dat het kruispunt meer gebruikt wordt door schoolgaande fietsers. Dat onderschrijft het belang om zo spoedig mogelijk de nu voorgestelde herinrichting uit te voeren. Mede naar aanleiding van de reactie van reclamant is het wegontwerp geoptimaliseerd. Zo wordt de verhoogde (fysieke) middengeleider verbreed van 3,5 meter naar bijna 5,0 meter. Hierdoor wordt het voor de overstekende fietsers en bromfietsers veiliger omdat meer ruimte ontstaat in de (fysieke) middengeleider. Ook zal de linksafstrook vanuit het noorden richting de Flierderweg (de uitvoegstrook) niet worden aangelegd. Hiervoor in de plaats zal een tweede fysieke middengeleider worden ontworpen. Daarmee wordt het overige verkeer niet aangemoedigd sneller te gaan rijden bij afslaand verkeer. Bovendien zal het achteropkomende verkeer ter hoogte van de kruising niet meer kunnen inhalen door de twee fysieke middengeleiders. Door het verwijderen van de linksafstrook ontstaat derhalve ook meer tijd en ruimte om veilig over te steken. Het in- en uitrijden van de erfaansluitingen zal daarmee nog veiliger zijn dan in het vorige wegontwerp.</i></p> <p><i>De scope van dit project gaat niet over de erfaansluitingen tussen Gorssel en Eefde. Wel heeft de herinrichting van het kruispunt zelf een (beperkte) positieve invloed op de problematiek van de erfaansluitingen rond de kruising. Door de verbrede uitbuiging wordt het doorzicht en tunneleffect van de bomen enigszins beperkt. Dit geeft meer attentie op de kruising. Ook de aanleg van de twee genoemde middengeleiders zorgt voor meer attentie op de kruising.</i></p>
Conclusie	<p><i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot een inhoudelijke aanpassing van de inrichting van het wegontwerp: het linksafvak (uitvoegstrook) komt te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een tweede (fysieke) middengeleider. De middengeleider ten zuiden van de kruising wordt verhoogd en verbreed.</i></p>
Zienswijze	<p>Zienswijzen aanwonenden</p> <p>Reclamanten en aan- en omwonenden van de Zutphenseweg tussen Gorssel en Eefde, zijn sterke voorstanders van een veilige kruising Quatre Brasweg-Flierderweg, maar een verlaging van de snelheid van het traject kruispunt Quatre Bras/Markeweg tot en met de</p>

	<p>rotonde in Eefde moet wel onderdeel zijn van het inpassingsplan. Het doel: meer leefbaarheid en veiligheid voor de aanwonenden, overstekende wandelaars en fietsers én het doorgaande verkeer zelf.</p>
Reactie provincie	<p><i>De N348 is volgens het principe van Duurzaam Veilig gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. Duurzaam Veilig is een landelijk toegepast principe met het als doel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het streven hierbij is om vorm, functie en gebruik op elkaar af te stemmen. Voor de weggebruiker dienen de wegen eenduidig en herkenbaar zijn. Bij de indeling van het wegennet worden drie categorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Met het consequent en herkenbaar toepassen van de wegcategorieën wordt een sterke verbetering van de verkeersveiligheid verwacht. Hiermee wordt beoogd dat (doorgaand) gemotoriseerd verkeer op stroomwegen of gebiedsontsluitingswegen rijdt, en niet op erftoegangswegen met een maximum snelheid van 60 km/u.</i></p> <p><i>De N348 is de economische verbindingssas in de Stedendriehoek tussen Deventer en Zutphen en ligt buiten de bebouwde kom. Hierbij past een snelheidslimiet van 80 km/u. De functie van deze weg is het faciliteren van (doorgaand) gemotoriseerd verkeer tussen dorpen en steden, specifiek tussen Zutphen en Deventer/A1. Ondanks dat er diverse woningen direct ontsluiten op de N348 is er geen sprake van een erfontsluitingsweg. De verkeersfunctie is namelijk dominant en dat is ook te zien aan het intensieve gebruik van de weg. De N348 maakt onderdeel uit van het kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer én van het snelnet Openbaar Vervoer waarbij de doorstroming een belangrijk aspect is.</i></p> <p><i>Van oudsher is de N348 de doorgaande hoofdweg tussen Zutphen en Deventer, de wegbreedte is hier dan ook op afgestemd. Dat moet ook wel, om twee tegemoet rijdende vrachtauto's elkaar met normale snelheid te laten passeren. De hoofdrijbaan is voorzien van landelijk geldende markering (dubbele asstreep, onderbroken kantmarkering, voorrangsmarkering etc.) en heeft een vrijliggend fietspad, passend bij de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg. Met andere woorden, een verlaging van de snelheid op het traject Quatre Brasweg /Markeweg tot aan de ronde bij Eefde past niet bij de verkeersfunctie van de N348.</i></p>
Conclusie	<p><i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i></p>
Zienswijze	<p>Schijnveiligheid</p> <p>De oplossing van de provincie gaat voorbij aan de problemen op het hele traject.</p> <p>Reclamanten zien de oplossing dan ook als een schijnveiligheid. Redenen waarom het voorgestelde plan niet leidt tot een veiliger situatie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de weggebruiker verwacht op een 80km weg geen afslaand verkeer, zeker niet naar links; 2. de weggebruiker verwacht geen overstekende fietsers en wandelaars; 3. de weggebruiker ziet het opkomende verkeer uit de uitritten niet tijdig; 4. de weggebruiker haalt in zodra de snelheid afzakt; 5. de gescheiden uitvoegstrook moedigt sneller rijden aan; 6. aanwonenden worden geconfronteerd met een onafgebroken stroom auto's en vrachtverkeer waardoor het nog moeilijker wordt om de weg op te komen; 7. oversteek via de vluchtheuvel is niet veilig te noemen omdat het

	<p>verkeer eromheen 80km/u (of harder) rijdt;</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. de start van de afslagbaan ter hoogte van nummer 21, voorziet in extra gevaar en ongemak; 9. de uitritten van huisnummers 19, 21,34,36, 38 en 40 liggen direct aan de kruising en zullen moeilijker bereikbaar worden: <ul style="list-style-type: none"> - bevoorradingsvrachtwagens bij het chinees restaurant (nr. 40) kunnen niet draaien op het terrein en steken achteruit de Quatre Brasweg weg op; - bewoners van nummer 38 en 34 steken ook bij gebrek aan ruimte achteruit de weg op; 10. de geplande muur op het terrein van de monumentale villa Quatre Bras zal geluidsoverlast leveren en tast het karakter van de weg aan; 11. nadelen en meer gevaar door minder overzicht bij het opkomen van de kruising vanaf de Quatre Brasweg; geen opstelvak tussen de rijbanen N348; 12. door de bomenkap is de kans groter dat er via voortuinen om auto's heen wordt gereden, waarbij de huizen de natuurlijke bescherming verliezen.
Reactie provincie	<p><i>In paragraaf 1.2.4 van de plantoelichting uit het ontwerp-inpassingsplan is reeds aangegeven dat de provincie Gelderland in 2011 een studie heeft opgestart naar structurele oplossingen op de N348 voor het traject tussen Eefde en de A1 bij Deventer voor de lange termijn. In deze verkenning ('Verkenning N348 Eefde - A1, Deel 2: Alternatievenstudie', juni 2011) zijn drie oplossingsrichtingen onderzocht:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. opwaarderen bestaande weg tussen Eefde en Deventer (drie varianten); 2. een korte oostelijke omleiding om Gorssel met aansluiting op de bestaande N348; 3. een lange omleiding langs het spoor (westelijk of oostelijk) met een aansluiting op de A1 bij Deventer Oost. <p><i>Op basis van deze studie hebben Provinciale Staten in de zomer van 2012 besloten geen financiële middelen beschikbaar te stellen. Daarmee zijn grootschalige aanpassingen van de baan en ligt de focus op de aanpak van het kruispunt N348 Quatre Brasweg – Fliederweg en het kruispunt N348 Jodendijk – Scheuterdijk. Met het voorliggende inpassingsplan wordt nu invulling gegeven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt N348 Quatre Brasweg – Fliederweg. Daarmee blijft de situatie op de N348 tussen Gorssel en Eefde suboptimaal.</i></p> <p><i>Wel is het wegontwerp, mede naar aanleiding van de reactie van reclamant, geoptimaliseerd. Zo wordt de verhoogde (fysieke) middengeleider verbreed van 3,5 meter naar bijna 5,0 meter. Hierdoor wordt het voor de overstekende fietsers en bromfietsers veiliger omdat meer ruimte ontstaat in de middengeleider. Ook zal de linksafstrook vanuit het noorden richting de Fliederweg (de uitvoegstrook) niet worden aangelegd. Hiervoor in de plaats zal een tweede fysieke middengeleider worden ontworpen. Daarmee wordt het overige verkeer niet aangemoedigd sneller te gaan rijden bij afslaand verkeer. Bovendien zal het achteropkomende verkeer ter hoogte van de kruising niet meer kunnen inhalen door de twee fysieke middengeleiders. Door het verwijderen van de linksafstrook ontstaat derhalve ook meer tijd en ruimte om veilig over te steken. Het in- en uitrijden van de erfaansluitingen van de door reclamant aangehaalde huisnummers zal daarmee nog veiliger zijn dan in het vorige wegontwerp.</i></p> <p><i>Verondersteld wordt dat de door reclamant bedoelde toename van</i></p>

	<p>geluidsoverlast veroorzaakt wordt door reflecties. De keermuur, met een hoogte van 1 meter heeft, veroorzaakt geen extra geluidsoverlast. Een dergelijke muur is te laag om significante reflecties van geluid tot gevolg te hebben.</p> <p>Geluidreflecties die wel van belang zijn, zijn betrokken in het akoestisch onderzoek (behorende bij het ontwerp-inpassingsplan, Grontmij Nr. GM-0172768) op de wijze zoals wetgeving dat voor schrijft.</p> <p>Door het uitvoeren van de herinrichting wordt er in ieder geval extra attentie gelegd op afslaand verkeer en overstekende fietsers en wandelaars. Bovendien kunnen deze in twee keer oversteken. Door het verwijderen van enkele bomen wordt het zicht op en vanuit de erfaansluitingen sterk verbeterd. Daarbij wordt opgemerkt dat niet alle bomen langs de weg worden gekapt.</p>
Conclusie	<p>Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot een inhoudelijke aanpassing van de inrichting van het wegontwerp: het linksafvak (uitvoegstrook) komt te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een tweede (fysieke) middengeleider. De (fysieke) middengeleider ten zuiden van de kruising wordt verhoogd en verbreed.</p>
Zienswijze	<p>Tot slot</p> <p>Er is reeds een dik dossier over het traject Eefde-Gorssel. Reclamanten zijn van mening dat er nu een goede oplossing moet komen zodat het dossier dicht kan.</p> <p>In bijlage 118 handtekeningen van om- en aanwonenden die zich sterk maken voor een duurzame en veilige oplossing.</p>
Reactie provincie	<p>Reeds vele jaren is er onderzoek gedaan naar de best passende oplossing voor de verbetering van de verkeersveiligheid van deze kruising. Op basis van de in 2013 uitgevoerde studie en gegeven de ruimtelijke en financiële kaders, is voorliggend wegontwerp (i.c. de uitwerking van de voorkeursvariant) de meest optimale oplossing. Overigens wordt nog in herinnering gebracht dat er op 27 november 2013 een informatieavond voor omwonenden en belanghebbenden heeft plaatsgevonden waarop de voorkeursvariant is gepresenteerd. Het algemene beeld tijdens deze bijeenkomst was dat er voldoende draagvlak bestond.</p>
Conclusie	<p>De ingekomen zienswijze leidt tot een inhoudelijke aanpassing van de inrichting van het wegontwerp: het linksafvak (uitvoegstrook) komt te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een tweede (fysieke) middengeleider. De (fysieke) middengeleider ten zuiden van de kruising wordt verhoogd en verbreed.</p>

2.4 Reclamant 4

Zienswijze	<p>Namens cliënten geeft reclamant aan het niet eens te zijn met het inpassingsplan.</p> <p>Feitelijke situatie</p> <p>Woning van cliënten aan de Zutphenseweg 25 is gelegen op een groot perceel nabij de N348. Deze weg wordt gebruikt voor het doorgaande verkeer en als ontsluiting van aangrenzende dorpen en aan de weg gelegen bebouwing.</p> <p>De hoeveelheid verkeer zorgt voor problemen voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van aanwonenden.</p> <p>Het inpassingsplan beoogt de verbetering van de verkeersveiligheid</p>
-------------------	---

	<p>van de N348.</p> <p>Cliënten zijn echter van mening dat het voorgestelde plan juist meer onveiligheid in de hand werkt. Het plan heeft ook tot gevolg dat cliënten een stuk grond moeten afstaan en dat de weg en het fietspad dicht bij de woning komen te liggen wat meer geluidsoverlast tot gevolg heeft.</p>
Reactie provincie	<p><i>De herinrichting van de kruising N348 Quatre Brasweg – Flierderweg heeft als primair doel de verkeersveiligheid te verbeteren. Om dit te bereiken wordt onder andere een (fysieke) middengeleider in de N348 aangebracht, waarin een oversteekvoorziening voor (brom)fietsers is voorzien. Hiervoor dient de weg te worden uitgebogen, evenals het fietspad dat parallel langs de N348 ligt. Deze aanpassingen passen niet binnen het huidige profiel van de weg. Er is meer ruimte nodig en hiervoor is het inderdaad noodzakelijk om een deel van aanliggende particuliere gronden (waaronder die van reclamant) aan te kopen.</i></p> <p><i>Als onderdeel van het inpassingsplan is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Daarbij wordt, zoals de wet dat voorschrijft, het geluid van wegverkeer inzichtelijk gemaakt voor zowel de huidige alsook toekomstige situatie (2028). Daaruit blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant met minder dan 1 dB toeneemt. In de praktijk is een dergelijke toename niet merkbaar voor het menselijk gehoor.</i></p>
Conclusie	<p><i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i></p>
Zienswijze	<p>Aankoop grond en verwijdering bomen</p> <p>Cliënten geven aan het onzorgvuldig te vinden nog geen aanbod te hebben ontvangen voor het afstaan van de grond.</p> <p>Cliënten vragen zich af of de afwatering op hun perceel goed wordt geregeld nu een deel van de bomen en een deel van de bestaande wal, die deels op grond van cliënten is aangelegd, worden verwijderd.</p>
Reactie provincie	<p><i>Er is overleg gaande in het kader van de grondverwerving. Een aanbod voor het afstaan van gronden om de herinrichting van de kruising N348 Quatre Brasweg – Flierderweg mogelijk te maken, is echter afhankelijk van het benodigde ruimtebeslag. De inpassing van de grondwal (met keermuur) maakt dat het nog niet mogelijk was om al een aanbod te doen. Zodra er overeenstemming is over de inhoudelijke planuitwerking en het daarbij benodigde ruimtebeslag volgt het aanbod.</i></p> <p><i>Voor wat betreft de afwatering van de gronden wordt opgemerkt dat hiermee bij de uitwerking van de plannen rekening gehouden wordt. Een goede afwatering past binnen de uitgangspunten van het wegontwerp en kaders van het inpassingsplan.</i></p>
Conclusie	<p><i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i></p>
Zienswijze	<p>Verkeersveiligheid wordt niet verbeterd</p> <p>Cliënten zijn van mening dat het niet aanpassen van de toegestane snelheid de verkeersonveiligheid op de N348 veroorzaakt.</p> <p>Schoolgaande fietsers nemen de kortere route naar Zutphen via de oversteek op het kruispunt Quatre Bras. Daarom is de beperking van de snelheid zo van belang.</p>

	<p>De aanleg van een uitvoegstrook voor afslaand verkeer draagt er toe bij dat het recht doorgaand verkeer met 80km p/u kan door rijden. Met alle gevolgen van dien.</p> <p>Problemen die de verkeersonveiligheid op het traject veroorzaken zijn o.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De gebiedsontsluitingsweg aan de ene kant van de weg en een erfontsluitingsweg aan de andere kant; • De verschillende in- en uitritten van percelen gelegen aan de N348 en die direct ontsluiten op de N348; • Gelijkvloerse kruisingen zonder verkeerslichten. <p>De voorgestelde aanpassing van de twee kruisingen is alleen zinvol als de snelheid wordt aangepast. Als de snelheid niet wordt aangepast, moet worden gekozen voor ongelijkvloerse kruisingen.</p> <p>De gescheiden uitvoegstrook en rijbanen moedigen sneller rijden aan en zorgen voor een onafgebroken stroom verkeer. Oversteken wordt nog moeilijker dan het nu al is.</p> <p>Afsluiting Jodendijk: er zal meer verkeer via de Quatre Bras weg komen en het verkeer zal moeite hebben om linksaf te slaan richting Gorssel.</p> <p>Cliënten missen een onderbouwing waarom niet ook is gekozen voor beperking van de snelheid.</p>
Reactie provincie	<p><i>Mede naar aanleiding van de reactie van reclamant is het wegontwerp geoptimaliseerd. Zo wordt de verhoogde (fysieke) middengeleider verbreed van 3,5 meter naar bijna 5,0 meter. Hierdoor wordt het voor de overstekende fietsers en bromfietzers veiliger omdat meer ruimte ontstaat in de middengeleider. Ook zal de linksafstrook vanuit het noorden richting de Flierderweg (de uitvoegstrook) niet worden aangelegd. Hiervoor in de plaats zal een tweede fysieke middengeleider worden ontworpen. Daarmee wordt het overige verkeer niet aangemoedigd sneller te gaan rijden bij afslaand verkeer. Bovendien zal het achteropkomende verkeer ter hoogte van de kruising niet meer kunnen inhalen door de twee fysieke middengeleiders. Door het verwijderen van de linksafstrook ontstaat derhalve ook meer tijd en ruimte om veilig over te steken. Het in- en uitrijden van de erfaansluitingen zal daarmee nog veiliger zijn dan in het vorige wegontwerp.</i></p> <p><i>Verder is de N348 volgens het principe van Duurzaam Veilig gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. Duurzaam Veilig is een landelijk toegepast principe met het als doel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het streven hierbij is om vorm, functie en gebruik op elkaar af te stemmen. Voor de weggebruiker dienen de wegen eenduidig en herkenbaar zijn. Bij de indeling van het wegennet worden drie categorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Met het consequent en herkenbaar toepassen van de wegcategorieën wordt een sterke verbetering van de verkeersveiligheid verwacht. Hiermee wordt beoogd dat (doorgaand) gemotoriseerd verkeer op stroomwegen of gebiedsontsluitingswegen rijdt, en niet op erftoegangswegen met een maximum snelheid van 60 km/u.</i></p> <p><i>De N348 is de economische verbindingssas in de Stedendriehoek tussen Deventer en Zutphen en ligt buiten de bebouwde kom. Hierbij past een snelheidslimiet van 80 km/u. De functie van deze weg is het faciliteren van (doorgaand) gemotoriseerd verkeer tussen dorpen en steden, specifiek tussen Zutphen en Deventer/A1. Ondanks dat er</i></p>

	<p>diverse woningen direct ontsluiten op de N348 is er geen sprake van een erfontsluitingsweg. De verkeersfunctie is namelijk dominant en dat is ook te zien aan het intensieve gebruik van de weg. De N348 maakt onderdeel uit van het kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer én van het snelnet Openbaar Vervoer waarbij de doorstroming een belangrijk aspect is.</p> <p>Van oudsher is de N348 de doorgaande hoofdweg tussen Zutphen en Deventer, de wegbreedte is hier dan ook op afgestemd. Dat moet ook wel, om twee tegemoet rijdende vrachtauto's elkaar met normale snelheid te laten passeren. De hoofdrijbaan is voorzien van landelijk geldende markering (dubbele asstreep, onderbroken kantmarkering, voorrangsmarkering etc.) en heeft een vrijliggend fietspad, passend bij de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg.</p> <p>De Jodendijk wordt inderdaad afgesloten en dit heeft tot gevolg dat gemotoriseerd verkeer andere routes gaat rijden. De verkeersintensiteit op de Jodendijk is echter van beperkte omvang, zodat de Quatre Brasweg de relatief kleine verkeerstoename prima kan verwerken. Om het linksafslaan vanaf de Quatre Brasweg te verbeteren, biedt de verbrede (fysieke) middengeleider een goede oplossing. Autoverkeer kan dan ook in twee keer oversteken.</p>
Conclusie	<p>Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot een inhoudelijke aanpassing van de inrichting van het wegontwerp: het linksafvak (uitvoegstrook) komt te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een tweede (fysieke) middengeleider. De (fysieke) middengeleider ten zuiden van de kruising wordt verhoogd en verbreed.</p>
Zienswijze	<p>Aanzien monumentale woning</p> <p>De realisering van het inrichtingsplan heeft tot gevolg dat het aanzien van de monumentale woning zal worden aangetast. Omdat de woning een gemeentelijk monument is, hebben cliënten bij het verbouwen aan de woning moeten voldoen aan diverse regels.</p> <p>Bij de aanpassing van de N348 blijkt dit echter van minder belang te zijn.</p>
Reactie provincie	<p>Bij het opstellen van de plannen voor de reconstructie van de kruising N348 Quatre Brasweg – Flierderweg heeft de provincie een extern bureau gevraagd om advies uit te brengen ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit en inpassing in de omgeving, mede in relatie tot de woning van reclamant. Om de karakteristieke identiteit van de woning te behouden is in het wegontwerp een grondwal met een keermuur opgenomen in dezelfde hoogte en kleur van de "plint" van de woning. Hierdoor ontstaat er uit ruimtelijk oogpunt gezien een eenheid.</p>
Conclusie	<p>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</p>
Zienswijze	<p>Aantasting woongenot</p> <p>Het inrichtingsplan heeft de nodige gevolgen voor het woongenot.</p> <p>1. Uitzicht</p> <p>Het fietspad komt dicht bij de woning te liggen met direct zicht daarop. Het uitzicht zal hierdoor in ernstige mate worden aangetast.</p> <p>2. Toename stankhinder en fijnstof</p> <p>Cliënten hebben een wal met beplanting aangebracht om zowel geluidoverlast als ook stank en fijnstof tegen te gaan.</p> <p>Cliënten verzoeken de provincie maatregelen te nemen om stank overlast en toename van fijnstof beperken / voorkomen.</p>

	<p>3. Geluidsoverlast De veranderingen zullen het woongenot van cliënten aantasten. De geringe afstand van het fietspad en aangepaste kruispunt tot de woning, zal leiden tot veel meer geluidsoverlast. De geplande muur zal werken als een klankkast.</p> <p>4. Wateroverlast Nu al is sprake van een slechte afwatering. Dit zal verergeren door de realisering van nog meer asfalt.</p> <p>5. Lichthinder Een deel van de beplanting moet wijken voor de aanleg van het fietspad. Gevolg is meer verlichting aan de voorzijde van de woningen. Cliënten verwachten hiervan hinder te ondervinden.</p> <p>6. Waardevermindering Cliënten vrezen waardevermindering van hun woning na realisering van het inrichtingsplan en zijn voornemens een planschadeclaim in te dienen bij de provincie.</p>
Reactie provincie	<p>1. <i>Het fietspad schuift beperkt op naar de woning. Het is niet de verwachting dat deze beperkte verschuiving negatieve gevolgen heeft voor het woongenot. Ook wordt op basis van het nieuwe wegontwerp een grondwal om de tuin gerealiseerd die vergelijkbaar is met de huidige wal.</i></p> <p>2. <i>Onderdeel van de reconstructie van de kruising is het verschuiven, c.q. het herstel, van de aanwezige grondwal. In de planvorming voor het nieuwe wegontwerp is er juist alles aan gedaan om de bestaande grondwal te behouden, danwel opnieuw in te passen. Zoals hierboven (onder punt 1) is genoemd wordt er in dit kader een grondwal om de tuin gerealiseerd die vergelijkbaar is met de huidige wal. Verder zal opnieuw beplanting worden aangebracht op de wal. Significante negatieve effecten voor de aspecten geluid, stank en luchtkwaliteit (onder andere fijn stof) worden derhalve niet verwacht. Bovendien blijkt uit de paragrafen 4.2 en 4.3 van de plantoelichting dat aan de wettelijke kaders wordt voldaan.</i></p> <p>3. <i>Als onderdeel van het inpassingsplan is akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek zijn reflecties van de muur betrokken zoals de Wet dat voorschrijft in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Uit de bijbehorende berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant als gevolg van de aanpassingen (het nieuwe wegontwerp) met minder dan 1 dB toeneemt. In de praktijk is een dergelijke toename niet merkbaar voor het menselijk gehoor.</i></p> <p>4. <i>De wijze waarop het regenwater wordt afgevoerd komt aan bod bij de verdere planuitwerking. Zonodig worden extra straatkolken (putten) geplaatst. Zoals reeds aangegeven past een goede afwatering binnen de uitgangspunten van het wegontwerp en kaders van het inpassingsplan.</i></p> <p>5. <i>Bestaande bomen worden zoveel als mogelijk gehandhaafd. Verder zal opnieuw beplanting worden aangebracht op de grondwal. Het is derhalve niet de verwachting dat er sprake zal zijn van een toename</i></p>

	<p>van lichthinder.</p> <p>6. Eventuele waardeverminderende aspecten van de overblijvende eigendommen van de eigenaren, worden in het kader van de minnelijke grondverwerving nader in beeld gebracht door middel van een taxatie. Dit als onderdeel van de volledige schadeloosstelling bij verwerving van het noodzakelijk ruimtebeslag. Los daarvan staat het reclamant vrij om op grond van artikel 6.1 van de Wro een verzoek om planschadevergoeding in te dienen, nadat het inpassingsplan onherroepelijk geworden is.</p>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>

2.5 Reclamant 5

Zienswijze	<p>Punt 1.2.3 Deel Eefde-AI maatregelen korte termijn</p> <ul style="list-style-type: none"> Door actie van buurtbewoners is de kruising Quatre Bras opgenomen onder de No-regret maatregel.
Reactie provincie	<i>Dit onderdeel wordt ter kennisgeving aangenomen.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	<p>Punt 1.2.5 Kruising N348 Quatre Bras</p> <ul style="list-style-type: none"> De ononderbroken verkeersstroom m.n. tijdens de ochtend- en avondspits maken de kruising levensgevaarlijk. Het is wel degelijk mogelijk geluidsarm asfalt aan te brengen dat geschikt is voor optrekkend verkeer. Het niet toepassen van een VRI is gestoeld op onjuiste informatie. Door de as van de N348 te verleggen, verplaatst ook de verkeersopstelpaats op de Quatre Brasweg waardoor minder zicht-beperkende bomen weggehaald hoeven te worden.
Reactie provincie	<p><i>De verkeersstroom op de N348 is weliswaar hoog, maar door de voorgenomen reconstructie van de kruising wordt de verkeerssituatie verbeterd. De positie van de te verplaatsen as is goed doordacht en weloverwogen gedaan. Op basis van omgevingsfactoren zoals percelen, woningen, bomen en gewenste obstakelvrije berm, en de wens tot zicht op de kruising, is de as en de verkeersvoorzieningen ontworpen.</i></p> <p><i>In 2013 heeft de provincie in samenwerking met de gemeente Lochem een studie uitgevoerd waarin diverse oplossingsrichtingen voor de kruising zijn onderzocht. Op basis van deze studie is geconcludeerd dat het plaatsen van verkeerslichten niet mogelijk is in verband met een overschrijding van de geluidsbelasting op de omliggende woningen. Bij het toepassen van verkeerslichten op deze kruising is het namelijk niet mogelijk een stil wegdek (geluidsreducerend asfalt) toe te passen. Daarnaast is de ruimtelijke inpassing van verkeerslichten problematisch vanwege de benodigde ruimte voor de links- en rechtsafvakken. In een eerder stadium is deze variant hierom afgevalen.</i></p>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	<p>Punt 2.1.1 Functionele indeling wegennet</p> <ul style="list-style-type: none"> Verzoek tot nadere uitwerking van het aantal ontsluitingen van woningen direct gelegen aan de N348 rond de kruising Quatre

	<p>Bras.</p> <ul style="list-style-type: none"> Er is niet aangegeven dat de afsluiting van de Jodendijk extra verkeersdruk zal geven.
Reactie provincie	<p><i>Afgezien van het amoveren van enkele directe erfontsluitingen op de N348, is het onmogelijk om zonder grootschalige maatregelen het aantal ontsluitingen van woningen sterk te verminderen.</i></p> <p><i>In de verkenning naar de best passende kruispuntvorm bij Quatre Bras is de verkeerstoename als gevolg van de sluiting van de Jodendijk meegenomen.</i></p>
Conclusie	<p><i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i></p>
Zienswijze	<p>Punt 2.2.2 Nieuwe inrichting en ontwerpkeuzes</p> <ul style="list-style-type: none"> Flierderweg: (brom)fietsverkeer heeft hier voorrang. De opstelstrook voor afslaand verkeer te klein. Het is veiliger het afslaand verkeer voorrang te geven op het (brom)fietsverkeer. Alleen afslaand verkeer uit Gorssel op de N348 en de fietsoversteek worden uitvoerig belicht. De gevolgen voor onderstaand afslaand verkeer worden niet benoemd en deze zullen ook geen verbetering geven: <ul style="list-style-type: none"> Van Gorssel naar Quatre Brasweg van Quatre Brasweg naar Gorssel van Quatre Brasweg naar Eefde overstekend van Quatre Brasweg naar Flierderweg van Flierderweg richting Eefde van Flierderweg richting Gorssel overstekend van Flierderweg naar Quatre Brasweg De negatieve effecten voor (brom)fietsers om de kruising heen te moeten rijden, blijven onder belicht. Het is niet aannemelijk dat de (brom)fietsers deze route gaan volgen. Een oversteek aan de noord- en zuidzijde van de Quatre Brasweg is een vereiste. De provincie trekt tonnen gemeenschapsgeld uit om de kruising met de N348 aan te passen. De veiligheidswinst is niet onomstotelijk aangetoond. Verzocht wordt om een onderbouwing a.d.h.v. een wetenschappelijke studie en/of ervaring met vergelijkbare aanpassing.
Reactie provincie	<p><i>Uit het oogpunt van een consequent voorrangsbbeleid is het wenselijk om de voorrangssituatie op het traject Gorssel – Eefde uniform te houden. Bovendien wordt door het toepassen van voldoende opstelruimte tussen de hoofdrijbaan en het fietspad de mogelijkheid gecreëerd dat auto's zich veilig kunnen opstellen in relatie tot voorbijrijdend (brom)fietsverkeer. Ook is het wegontwerp zodanig vormgegeven dat fietsers elkaar niet blokkeren.</i></p> <p><i>Daarbij wordt opgemerkt dat het wegontwerp ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan, mede naar aanleiding van ingekomen zienswijzen, is gewijzigd. Zo wordt de verhoogde (fysieke) middengeleider verbreed van 3,5 meter naar bijna 5,0 meter. Hierdoor wordt het voor de overstekende fietsers en bromfietsers veiliger omdat meer ruimte ontstaat in de middengeleider.</i></p> <p><i>Ook zal de linksafstrook vanuit het noorden richting de Flierderweg (de uitvoegstrook) niet worden aangelegd. Hiervoor in de plaats zal een tweede fysieke middengeleider worden ontworpen. Daarmee wordt het overige verkeer niet aangemoedigd sneller te gaan rijden bij afslaand verkeer. Bovendien zal het achteropkomende verkeer ter hoogte van de kruising niet meer kunnen inhalen door de twee fysieke middengeleiders.</i></p> <p><i>Voor alle richtingen wordt de verkeerssituatie verbeterd om dat de verhoogde (fysieke) middengeleider de kruising enerzijds herkenbaarder maakt, maar ook oversteekruimte creëert voor zowel</i></p>

	<p><i>autoverkeer, als (brom)fietsverkeer.</i></p> <p><i>Het is mogelijk dat (brom) fietsers de oversteek door de middengeleider niet gebruiken. Dit is nooit helemaal te voorkomen. Echter, de mogelijkheid voor (brom)fietsers om veilig over te steken wordt wel geboden. Het omrijden als gevolg van de zuid ligging van de oversteek is zeer beperkt.</i></p> <p><i>Vanwege de verkeersonveiligheid van de kruising acht de provincie het noodzakelijk en verantwoord om (gemeenschaps)geld te investeren in het verbeteren van de verkeersveiligheid.</i></p> <p><i>De veiligheidswinst is inderdaad vooraf niet onomstotelijk aan te tonen. Dit is alleen mogelijk door na een aantal jaren de verkeersveiligheid objectief te analyseren.</i></p> <p><i>Desalniettemin wordt opgemerkt dat de herinrichting van de kruising gebaseerd is op de ontwerprichtlijnen conform het handboek wegontwerp (CROW-publicatie 330), met als doel te komen tot een duurzaam veilige weginrichting. Het CROW is een kennisinstituut op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Deze richtlijnen worden in het algemeen toegepast bij de aanleg van verkeerskundige projecten en vormen een beproefde methode voor een verbetering van de verkeersveiligheid.</i></p>
Conclusie	<p><i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot een inhoudelijke aanpassing van de inrichting van het wegontwerp: het linksafvak (uitvoegstrook) komt te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een tweede (fysieke) middengeleider. De (fysieke) middengeleider ten zuiden van de kruising wordt verhoogd en verbreed.</i></p>
Zienswijze	<p>Punt 2.2.3 Nadere uitwerking</p> <ul style="list-style-type: none"> • De bevoorrading etc. van het Chinees restaurant moet vanuit de Quatre Brasweg gaan plaatsvinden. De in- en uitrit van het restaurant wordt dichterbij de kruising gesitueerd. Dit lijkt niet verstandig omdat het verkeer met hoge snelheid van de N348 de Quatre Brasweg op kan rijden. • Het vrachtverkeer zal achteruit voor de zij- en hoofdingang van het restaurant gaan rijden om bij de voorzieningen te komen; de ruimte hiervoor is beperkt. Achteruitrijden bij een restaurant voor de in-uitgangen langs zou niet eens mogen worden voorgesteld in het kader van de veiligheid. Ook de transportsector is hierop tegen. • Op de voorlichtingsavond is gezegd dat de bevoorrading alleen in de ochtend plaatsvindt als het restaurant gesloten is. Dit mag geen excuus zijn.
Reactie provincie	<p><i>Het in- en uitrijden van het bevoorradingsverkeer van en naar het Chineesrestaurant past beter op de Quatre Brasweg. Weliswaar is achteruitrijden minder wenselijk, maar de snelheid is laag en dit past bij een erftoegangsweg. Het bevoorraden van restaurants vindt in de regel vaak in de ochtend plaats. Het is niet onze verwachting dat verkeer met een te 'hoge snelheid' de Quatre Brasweg inrijdt. Met name door de haakse aansluiting van de Quatre Brasweg in combinatie met de fysieke middengeleider kan het verkeer met een normale snelheid rechtsafslaan. Op deze manier kan afslaand verkeer de manoeuvrerende vrachtwagen waarnemen en er op anticiperen.</i></p>
Conclusie	<p><i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i></p>

Zienswijze	Punt 3.3.1 Regionale structuur visie Stedendriehoek 2030 <ul style="list-style-type: none"> Relatie met plangebied en een structurele oplossing is een kortzichtige passage. Het betreft een lichte verbetering voor (brom)fietzers en afslaand verkeer vanuit Gorssel naar de Fliederweg, en een lichte verbetering van afslaand verkeer van Eefde naar Fliederweg.
Reactie provincie	<p><i>Binnen de kaders van het project is gezocht naar de mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Er zijn alternatieven voor een structurele aanpak van de N348 voor het traject tussen Eefde en de A1 bij Deventer denkbaar, maar die passen niet binnen de beschikbare (financiële)kaders. In paragraaf 1.2.4 van de plantoelichting uit het ontwerp inpassingsplan is hierop reeds ingegaan.</i></p> <p><i>Nu daarmee grootschalige aanpassingen van de baan zijn, ligt de focus op de aanpak van het kruispunt N348 Quatre Brasweg – Fliederweg en het kruispunt N348 Jodendijk – Scheuterdijk. Met het voorliggende inpassingsplan wordt nu invulling gegeven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt N348 Quatre Brasweg – Fliederweg die op relatief korte termijn bereikt kan worden. Ter verduidelijking zal paragraaf 3.3.1 van de plantoelichting hierop worden aangepast.</i></p>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot een inhoudelijke aanpassing van de plantoelichting van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	Punt 3.5 Conclusie <ul style="list-style-type: none"> De conclusie is alleen gericht op doorstroming van het verkeer op de N348. Aanpassen van de kruising is een beperkte tot geen verbetering voor het achterliggende gebied en de impact van het plan op de omgeving blijft onderbelicht.
Reactie provincie	<p><i>Zoals reeds genoemd bij de beantwoording onder punt 3.3.1 ligt de focus in het voorliggende inpassingsplan op de aanpak van het kruispunt N348 Quatre Brasweg – Fliederweg.</i></p> <p><i>De beoogde verbetering van de verkeersveiligheid op de kruising heeft daarmee indirect een positief effect op de verbetering van de bereikbaarheid van de omgeving.</i></p> <p><i>Bovendien hebben de wijzigingen in het wegontwerp (schrappen van het linksafvak, de uitvoegstrook) effecten op de doorstroming. Bij de beantwoording onder punt 2.2.2 is hierop al ingegaan.</i></p>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	Punt 4.1 Inleiding <ul style="list-style-type: none"> De zin geen aantrekkende werking van extra verkeer staat haaks op beleid om zo veel als mogelijk wegen af te sluiten en de kruising Quatre Bras als ontsluiting te gebruiken c.q. als enige mogelijkheid om gebied in te komen.
Reactie provincie	<p><i>De afsluiting van de Jodendijk zal inderdaad op de Quatre Bras een lichte toename van het verkeer veroorzaken. Echter, deze is relatief beperkt. De door reclamant aangehaalde zinsnede dat de maatregelen geen extra verkeersaantrekkende werking tot gevolg hebben, slaat echter op de verkeersintensiteit van de N348.</i></p> <p><i>De Quatre Brasweg biedt niet de enige mogelijkheid het gebied in te komen. Verkeer dat vanuit de Jodendijk richting Zutphen en Eefde wil, kan ook via de Mettrayweg het gebied verlaten en bereiken. Voor het noordelijk gedeelte van het gebied biedt ook de Gorsselse Enkweg een alternatieve route.</i></p>

Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	<p>Punt 4.2.2 Geluid in relatie tot de herinrichting</p> <ul style="list-style-type: none"> De berekeningen lijken juist te zijn uitgevoerd, echter de beleving is dat de geluidsnormen worden overschreden. Reclamant verzoekt nader onderzoek te doen naar het negatieve effect van de omliggende gebouwen op de geluidsdruk bij de woning van reclamant.
Reactie provincie	<p><i>Als onderdeel van het inpassingsplan is akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarbij de toetsing van het geluid plaatsvindt zoals de Wet geluidhinder (Wgh) dit voorschrijft. Belangrijk toetscriterium in deze wet is te bepalen of er als gevolg van de herinrichting sprake is van een zogenaamde reconstructie in de zin van de Wgh. Hiervan is sprake als de geluidsbelasting met 2 dB of meer toeneemt. Deze wordt bij geen van de betrokken woningen bereikt, waardoor er geen verplichting is om aanvullende maatregelen te treffen. Reflecties van omliggende panden zijn meegenomen in het onderzoek zoals het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 dat voorschrijft.</i></p>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	<p>Punt 4.3.2 Luchtkwaliteit in relatie tot plangebied</p> <ul style="list-style-type: none"> Er zal extra verkeer ontstaan door afsluiten Jodendijk en omleggen Scheuterdijk; verzoek dit mee te nemen in de berekeningen.
Reactie provincie	<p><i>Zoals ook al in de plantoelichting is aangegeven zal het aantal verkeersbewegingen op de N348 als gevolg van de reconstructie van de kruising 'Quatre Bras' niet toenemen. De herinrichting van de kruising draagt dus niet in betekenende mate bij aan de concentratie in de buitenlucht van de stoffen van bijlage 2 bij de Wet milieubeheer. Bovendien worden de grenswaarden van die stoffen langs de N348 (Zutphenseweg) niet overschreden. Dit blijkt uit de monitoringsrapportages van het Nationale Samenwerking Lucht (NSL), in combinatie met raadpleging van de NSL-monitoringstool. Gezien de aard van de reconstructie zullen er ook geen overschrijdingen van deze normen plaatsvinden. Nader onderzoek in het kader van het aspect luchtkwaliteit is derhalve niet nodig.</i></p>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	<p>Punt 4.4.2 Relatie met het plangebied</p> <ul style="list-style-type: none"> Het aanrijrisico zal niet tot weinig verbeteren en oversteken zoals genoemd onder punt 2.2.2. geeft geen verbeteringen, eerder verslechtering.
Reactie provincie	<p><i>Mede naar aanleiding van de reactie van reclamant is het wegontwerp geoptimaliseerd en is de (fysieke) middengeleider verbreed, zodat het mogelijk is om in twee keer over te steken. Ook het schrappen van het linksafvak (de uitvoegstrook) heeft effecten op de doorstroming. De oversteekbaarheid wordt verbeterd en daarmee tevens de verkeersveiligheid. Doordat de verkeersveiligheid verbetert, wordt ook het risico op aanrijdingen kleiner.</i></p>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>

Zienswijze	<p>Punt 4.6.4 Toekomstige situatie</p> <ul style="list-style-type: none"> Het perceel van reclamant heeft last van wateroverlast bij regenval. De gemeente heeft dit in het verleden niet op kunnen lossen. Reclamant verwijst naar brief in bijlage en verzoekt om in het plan voorzieningen op te nemen.
Reactie provincie	<p><i>Het perceel van reclamant ligt ten noorden van de Quatre Brasweg en daarmee buiten de scope van het project voor de herinrichting en ook buiten de plangrens van het inpassingsplan. Bovendien is de Quatre Brasweg in het beheer van de gemeente Lochem. Mocht de wateroverlast zich in de toekomst nog voordoen dan kan reclamant zich richten tot de gemeente Lochem die als wegbeheerder hiervoor verantwoordelijk is.</i></p>
Conclusie	<p><i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i></p>
Zienswijze	<p>Alternatieve aanpak kruispunt Quatre Bras</p> <ul style="list-style-type: none"> Door de as van de N348 meer oostelijk te leggen, kunnen betere zichtlijnen worden gecreëerd langs de bomen, die dan bespaard kunnen worden. De snelheid op de N348 verlagen naar 60 km p/u het plaatsen van een wit bord met aankondiging nadering buurtschap Quatre Bras. Het amoveren van de woning Zutphenseweg 23 geeft genoeg ruimte voor de uitbuiging in de N348, de opstelplaats voor voertuigen tussen de rijbanen, en een oversteekplaats voor (brom)fietzers. Gezien de belangrijkheid van de kruising, deze voorzien van een VRI. Door de snelheidsverlaging zal geluid geen issue meer zijn.
Reactie provincie	<ul style="list-style-type: none"> <i>Het is niet mogelijk de ontworpen as meer oostelijk te leggen. De positie van de te verplaatsen as is goed doordacht en weloverwogen gedaan. Op basis van omgevingsfactoren zoals percelen, woningen, bomen en gewenste obstakelvrije bermen en de wens tot zicht op de kruising, zijn de as en de verkeersvoorzieningen ontworpen.</i> <i>Een verlaging van de snelheid op de N348 naar 60 km/u past niet bij de verkeersfunctie van de weg. Deze route vormt de (economische) verbindingssas in de Stedendriehoek tussen Deventer /A1 en Zutphen en ligt buiten de bebouwde kom. De N348 moet ervoor zorgen dat het doorgaand verkeer tussen Zutphen en A1 voldoende vlot en veilig kan doorstromen. Daarbij past een snelheidslimiet van 80 km/u. Het significant verlagen van de snelheid op deze belangrijke verbindingsweg leidt tot ongewenst (sluip)verkeer via plattelandswegen (parallel aan de N348). Ook is de N348 onderdeel van een kwaliteitsnetwerk goederenvervoer en openbaar vervoer, en daarmee gehouden aan gewenste en maximale rijtijden.</i> <i>Het amoveren van de woning Zutphenseweg 23 is juist een van de voorwaarde op de herinrichting van de kruising mogelijk te maken. Zoals reeds genoemd is het wegontwerp geoptimaliseerd en is het mogelijk een bredere (fysieke) middengeleider te plaatsen, zodat verkeer in de middenberm beter beschermd wordt bij het oversteken. Ook is de oversteekplaats voor (brom)fietzers in de verhoogde middengeleider verbreed.</i> <i>In 2013 heeft de provincie in samenwerking met de gemeente Lochem een studie uitgevoerd waarin diverse oplossingsrichtingen voor de kruising zijn onderzocht. Op basis van deze studie is geconcludeerd dat het plaatsen van verkeerslichten niet mogelijk is. Bij een verkeersregelinstallatie (VRI) op deze kruising is het namelijk niet mogelijk een stil</i>

	<p>wegdek (geluidsreducerend asfalt) toe te passen vanwege de hoge mate van slijtage van dit type wegdek bij veel optrekkende en remmende vrachtauto's. Geluidsreducerend asfalt is namelijk zachter (open structuur) en slijt sneller dan normaal asfalt. Bij een VRI moet derhalve een ander type asfalt worden gebruikt dan nu aanwezig is.</p> <p>Dit type wegdek veroorzaakt vervolgens een te hoge geluidsbelasting op veel woningen in de (directe) omgeving van de kruising. De enige wijze waarop de verkeerslichtenvariant binnen de wettelijke kaders ingepast kan worden is door negen woningen te slopen of door hoge geluidsschermen pal voor de woningen te plaatsen. Geen van deze opties zijn realistisch en/of ruimtelijk inpasbaar.</p> <p>Daarnaast is akoestiek niet de enige reden waarom deze variant niet de voorkeur heeft. In relatie tot de probleemoplossende werking is deze variant niet kostenefficiënt.</p> <p>Op grond van de bovengenoemde akoestische, ruimtelijke en financiële argumenten is dus een afweging gemaakt om geen VRI te plaatsen.</p>
Conclusie	Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.

2.6 Reclamant 6

Zienswijze	<p>Als reactie op het inpassingsplan, benoemt reclamant een aantal zaken die opvallen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het nieuwe kruispunt wordt veel ingewikkelder en onoverzichtelijker voor de Jodendijk. Het is niet zozeer het zicht maar de snelheid van het verkeer. De Jodendijk hoeft niet te worden afgesloten als de snelheid wordt verlaagd en er een veilige oversteek komt. - Tussen Hoofdstraat Gorssel en de rotonde van de Westelijke Omleiding liggen twee kruispunten, die nauw met elkaar verbonden zijn. Deze worden niet aangegeven door verkeersborden. - Logisch en eerlijk zou zijn geweest om beide kruispunten samen te behandelen bij het zoeken naar veilige oplossingen.
Reactie provincie	<p>Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen heeft de provincie opnieuw naar de maximumsnelheid en het wegontwerp gekeken.</p> <p>De N348 is volgens het principe van Duurzaam Veilig gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. Duurzaam Veilig is een landelijk toegepast principe met het als doel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het streven hierbij is om vorm, functie en gebruik op elkaar af te stemmen. Voor de weggebruiker dienen de wegen eenduidig en herkenbaar zijn. Bij de indeling van het wegennet worden drie categorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Met het consequent en herkenbaar toepassen van de wegcategorieën wordt een sterke verbetering van de verkeersveiligheid verwacht. Hiermee wordt beoogd dat (doorgaand) gemotoriseerd verkeer op stroomwegen of gebiedsontsluitingswegen rijdt, en niet op erftoegangswegen met een maximum snelheid van 60 km/u.</p> <p>De N348 is de economische verbindingssas in de Stedendriehoek tussen Deventer en Zutphen en ligt buiten de bebouwde kom. Hierbij past een snelheidslimiet van 80 km/u. De functie van deze weg is het faciliteren van (doorgaand) gemotoriseerd verkeer tussen dorpen en steden, specifiek tussen Zutphen en Deventer/A1. Ondanks dat er diverse woningen direct ontsluiten op de N348 is er geen sprake van</p>

	<p>een erfontsluitingsweg. De verkeersfunctie is namelijk dominant en dat is ook te zien aan het intensieve gebruik van de weg. De N348 maakt onderdeel uit van het kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer én van het snelnet Openbaar Vervoer waarbij de doorstroming een belangrijk aspect is.</p> <p>Van oudsher is de N348 de doorgaande hoofdweg tussen Zutphen en Deventer, de wegbreedte is hier dan ook op afgestemd. Dat moet ook wel, om twee tegemoet rijdende vrachtauto's elkaar met normale snelheid te laten passeren. De hoofdrijbaan is voorzien van landelijk geldende markering (dubbele asstreep, onderbroken kantmarkering, voorrangsmarkering etc.) en heeft een vrijliggend fietspad, passend bij de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg.</p> <p>Wel is wegontwerp op onderdelen aangepast, c.q. geoptimaliseerd. Zo wordt de verhoogde (fysieke) middengeleider verbreed van 3,5 meter naar bijna 5,0 meter. Hierdoor wordt het voor de overstekende fietsers en bromfietzers veiliger omdat meer ruimte ontstaat in de middengeleider. Ook zal de linksafstrook vanuit het noorden richting de Flierderweg (de uitvoegstrook) niet worden aangelegd. Hiervoor in de plaats zal een tweede fysieke middengeleider worden ontworpen. Daarmee wordt het overige verkeer niet aangemoedigd sneller te gaan rijden bij afslaand verkeer. Bovendien zal het achteropkomende verkeer ter hoogte van de kruising niet meer kunnen inhalen door de twee fysieke middengeleiders. Door het verwijderen van de linksafstrook ontstaat derhalve ook meer tijd en ruimte om veilig over te steken.</p> <p>De kruising N348 Jodendijk-Flierderdijk wordt evenals de kruising 'Quatre Bras' in voorliggend plan verkeersveiliger gemaakt. Ook voor de situatie 'Jodendijk' is in het verleden een studie (verkenning) uitgevoerd waarbij diverse varianten (4) voor de kruising zijn onderzocht. In overleg met de gemeente Lochem is besloten tot de aanleg van een eenzijdige oostelijke parallelweg én de afsluiting van de Jodendijk als voorkeursoplossing (variant 3). Net als voor de kruising 'Quatre Bras' is hiervoor een inpassingsplan opgesteld. Provinciale Staten is voornemens om beide inpassingsplannen gelijktijdig in het najaar vast te stellen. In de huidige situatie zijn bij de kruising al waarschuwborden aanwezig (geplaatst in 2015) waardoor weggebruikers op de N348 geattendeerd worden op overstekende fietsers. Door de maatregelen die met de reconstructie van het kruispunt worden genomen zal de kruising veel beter zichtbaar en herkenbaar zijn, en is het plaatsen van extra borden niet nodig.</p>
Conclusie	<p>Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot een inhoudelijke aanpassing van de inrichting van het wegontwerp: het linksafvak (uitvoegstrook) komt te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een tweede (fysieke) middengeleider. De (fysieke) middengeleider ten zuiden van de kruising wordt verhoogd en verbreed.</p>
Zienswijze	<p>Als de Jodendijk wordt afgesloten, moeten bewoners 4 km extra omrijden om in centrum Eefde te komen voor boodschappen. Gevolg is dat meer mensen naar Gorssel gaan en de economische situatie van ondernemers in Eefde achter uit gaat.</p>
Reactie provincie	<p>Het is correct dat bewoners aan de Jodendijk als gevolg van de herinrichting van de kruising N348 Jodendijk-Scheuterdijk met de auto moeten omrijden om in Eefde te komen. De omrijdafstand ('enkele reis') vanuit de Jodendijk bedraagt circa 2 kilometer. Als gebruik gemaakt wordt met de fiets blijft de afstand echter ongewijzigd.</p>

	<i>Desalniettemin is de provincie van mening dat de nadelen van het omrijden niet opwegen tegen de maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid die met de herinrichting van de kruising worden genomen.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	Reclamant heeft geen vertrouwen in het inpassingsplan als blijkt dat de vrachtwagens niet meeberekend zijn bij de gebruikte verkeersintensiteitscijfers.
Reactie provincie	<i>Bij de verkeersintensiteiten is vrachtverkeer betrokken. Dit is met name bij de geluidberekeningen een belangrijk gegeven. In het akoestisch onderzoek dat specifiek voor voorliggend inpassingsplan is opgesteld zijn de verkeersgegevens in bijlage 2 onderverdeeld in LV (licht verkeer), MV (middel zwaar verkeer) en ZV (zwaar verkeer).</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	Reclamant geeft aan dat er tijdens het RTG d.d. 4 april jl. alleen over weggebruikers wordt gesproken en dat veilig wonen/leven geen plek heeft in het veiligheidsbeleid van de provincie. Reclamant hoopt dat opnieuw naar dit traject van de N348 wordt gekeken om tot een reële, werkbare en veilige oplossing te komen.
Reactie provincie	<i>De provincie is vanuit haar rol en verantwoordelijkheid als wegbeheerder primair verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid en doorstroming. Daarnaast hecht de provincie zeker waarde aan de leefbaarheid van de bewoners. Vanuit die optiek is op de N348 tussen Eefde en Gorssel reeds geluidsreducerend asfalt aangelegd.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>

2.7 Reclamant 7

Zienswijze	<p>Zienswijze betreft de kruising Quatre Bras/Flierderweg. Reclamant merkt op dat uit de plannen blijkt dat er geen stoplichten komen op de kruising. Dit betekent dat het nog onveiliger wordt de N348 op te komen.</p> <p>Het gevaar zit in de veel te hoge snelheid van het verkeer en er wordt zelfs ingehaald op het kruispunt. Er ontbreken verkeersborden die deze kruising aangeven.</p> <p>Reclamant vindt het onbegrijpelijk dat al ruim 10-15 jaar niet naar de wensen van de aan- en omwonenden van het traject wordt geluisterd om de snelheid te verlagen naar 60km/uur. Elders wordt de snelheid op provinciale wegen wel aangepast.</p> <p>Reclamant stelt een aantal oplossingen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - openblijven van de Jodendijk; - 60km; - vluchtheuvel voor fietsers en voetgangers; - verkeersborden als waarschuwing voor de kruising.
Reactie provincie	<i>Reclamant merkt goed op dat er geen verkeerslichten op de kruising N348 Quatre Brasweg – Flierderweg komen. De opmerking dat het</i>

	<p>doordoor nog onveilig wordt de N348 op te komen, wordt niet onderschreven.</p> <p>Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen heeft de provincie opnieuw naar de maximumsnelheid en het wegontwerp gekeken.</p> <p>De N348 is volgens het principe van Duurzaam Veilig gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. Duurzaam Veilig is een landelijk toegepast principe met het als doel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het streven hierbij is om vorm, functie en gebruik op elkaar af te stemmen. Voor de weggebruiker dienen de wegen eenduidig en herkenbaar zijn. Bij de indeling van het wegennet worden drie categorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Met het consequent en herkenbaar toepassen van de wegcategorieën wordt een sterke verbetering van de verkeersveiligheid verwacht. Hiermee wordt beoogd dat (doorgaand) gemotoriseerd verkeer op stroomwegen of gebiedsontsluitingswegen rijdt, en niet op erftoegangswegen met een maximum snelheid van 60 km/u.</p> <p>De N348 is de economische verbindingssas in de Stedendriehoek tussen Deventer en Zutphen en ligt buiten de bebouwde kom. Hierbij past een snelheidslimiet van 80 km/u. De functie van deze weg is het faciliteren van (doorgaand) gemotoriseerd verkeer tussen dorpen en steden, specifiek tussen Zutphen en Deventer/A1. Ondanks dat er diverse woningen direct ontsluiten op de N348 is er geen sprake van een erfontsluitingsweg. De verkeersfunctie is namelijk dominant en dat is ook te zien aan het intensieve gebruik van de weg. De N348 maakt onderdeel uit van het kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer én van het snelnet Openbaar Vervoer waarbij de doorstroming een belangrijk aspect is.</p> <p>Van oudsher is de N348 de doorgaande hoofdweg tussen Zutphen en Deventer, de wegbreedte is hier dan ook op afgestemd. Dat moet ook wel, om twee tegemoet rijdende vrachtauto's elkaar met normale snelheid te laten passeren. De hoofdrijbaan is voorzien van landelijk geldende markering (dubbele asstreep, onderbroken kantmarkering, voorrangsmarkering etc.) en heeft een vrijliggend fietspad, passend bij de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg.</p> <p>Wel is wegontwerp op onderdelen aangepast, c.q. geoptimaliseerd. Zo wordt de verhoogde (fysieke) middengeleider (vluchtheuvel) verbreed van 3,5 meter naar bijna 5,0 meter. Hierdoor wordt het voor de overstekende fietsers en bromfietzers veiliger omdat meer ruimte ontstaat in de middengeleider. Ook zal de linksafstrook vanuit het noorden richting de Flierderweg (de uitvoegstrook) niet worden aangelegd. Hiervoor in de plaats zal een tweede fysieke middengeleider worden ontworpen. Daarmee wordt het overige verkeer niet aangemoedigd sneller te gaan rijden bij afslaand verkeer. Bovendien zal het achteropkomende verkeer ter hoogte van de kruising niet meer kunnen inhalen door de twee fysieke middengeleiders. Door het verwijderen van de linksafstrook ontstaat derhalve ook meer tijd en ruimte om veilig over te steken.</p> <p>De kruising N348 Jodendijk-Flierderdijk wordt evenals de kruising 'Quatre Bras' in voorliggend plan verkeersveiliger gemaakt. Ook voor de situatie 'Jodendijk' is in het verleden een studie (verkenning) uitgevoerd waarbij diverse varianten (4) voor de kruising zijn onderzocht. In overleg met de gemeente Lochem is besloten tot de aanleg van een eenzijdige oostelijke parallelweg én de afsluiting van de Jodendijk als voorkeursoplossing (variant 3). Net als voor de kruising 'Quatre Bras' is hiervoor een inpassingsplan opgesteld. Provinciale Staten is voornemens om beide</p>
--	--

	<p><i>inpassingsplannen gelijktijdig in het najaar vast te stellen.</i></p> <p><i>In de huidige situatie zijn bij de kruising al waarschuwborden aanwezig (geplaatst in 2015) waardoor weggebruikers op de N348 geattendeerd worden op overstekende fietsers. Door de maatregelen die met de reconstructie van het kruispunt worden genomen zal de kruising veel beter zichtbaar en herkenbaar zijn, en is het plaatsen van extra borden niet nodig.</i></p>
Conclusie	<p><i>De zienswijze leidt tot een inhoudelijke aanpassing van de inrichting van het wegontwerp: het linksafvak (uitvoegstrook) komt te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een tweede (fysieke) middengeleider. De (fysieke) middengeleider ten zuiden van de kruising wordt verhoogd en verbreed.</i></p>

2.8 Reclamant 8

Zienswijze	<p>De sluiting van Scheuterdijk/Jodendijk betekent voor reclamant dat hij met zijn trekker met machine gedwongen wordt links af te slaan op de kruising Quatre Bras. Dit is levensgevaarlijk; er is geen zicht op het verkeer op de Quatre Brasweg.</p> <p>Reclamant heeft reeds eerder aangegeven dat de Zutphenseweg gevaarlijk wordt voor hem maar daar is helaas niets mee gedaan.</p>
Reactie provincie	<p><i>Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, zoals ook van reclamant, heeft de provincie opnieuw naar het wegontwerp gekeken. Het wegontwerp is daarop aangepast, c.q. geoptimaliseerd. De linksafstrook op de N348 vanuit het noorden richting de Flierderweg (de uitvoegstrook) wordt geschrapt. Daarvoor in de plaats zal een tweede fysieke middengeleider worden ontworpen. Door het toepassen van een extra brede middengeleider, wordt de kruising veiliger en het zicht op de Quatre Brasweg beter, omdat dan 'haakser' bij de middengeleider opgesteld kan worden. Ook wordt de verhoogde middengeleider ten zuiden van de kruising verbreed. Door deze twee fysieke middengeleiders zal het achteropkomende verkeer ter hoogte van de kruising niet meer kunnen inhalen.</i></p>
Conclusie	<p><i>De zienswijze leidt tot een inhoudelijke aanpassing van de inrichting van het wegontwerp: het linksafvak (uitvoegstrook) komt te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een tweede (fysieke) middengeleider. De (fysieke) middengeleider ten zuiden van de kruising wordt verhoogd en verbreed.</i></p>

2.9 Reclamant 9

Zienswijze	<p>Reclamant is van mening dat het voorliggend inpassingsplan de verkeersveiligheid niet verbeterd. De enige meerwaarde voor het verkeer uit de Quatre Brasweg en de Flierderweg is meer zicht en een niet al te brede middenstrook. Van deze strook moet echter het overstekend verkeer gebruik maken. Bij drukte zal dat leiden tot gevaarlijke situaties vooral voor fietsende schoolkinderen.</p> <p>Reclamant geeft aan dat het aanbrengen van verkeerslichten de voorkeur verdient. Reclamant verzoekt het plan te heroverwegen.</p>
Reactie provincie	<p><i>In 2013 heeft de provincie in samenwerking met de gemeente Lochem een studie uitgevoerd waarin diverse oplossingsrichtingen voor de kruising N348 Quatre Brasweg – Flierderweg zijn onderzocht. Op basis van deze studie is geconcludeerd dat het plaatsen van verkeerslichten niet mogelijk is. Bij een</i></p>

	<p>verkeersregelinstallatie (VRI) op deze kruising is het namelijk niet mogelijk een stil wegdek (geluidsreducerend asfalt) toe te passen vanwege de hoge mate van slijtage van dit type wegdek bij veel optrekkende en remmende vrachtauto's. Geluidsreducerend asfalt is namelijk zachter (open structuur) en slijt sneller dan normaal asfalt. Bij een VRI moet derhalve een ander type asfalt worden gebruikt dan nu aanwezig is. Dit type wegdek veroorzaakt vervolgens een te hoge geluidsbelasting op veel woningen in de (directe) omgeving van de kruising.</p> <p>De enige wijze waarop de verkeerslichtenvariant binnen de wettelijke kaders ingepast kan worden is door negen woningen te slopen of door hoge geluidsschermen pal voor de woningen te plaatsen. Geen van deze opties zijn realistisch en/of ruimtelijk inpasbaar.</p> <p>Daarnaast is akoestiek niet de enige reden waarom deze variant niet de voorkeur heeft. In relatie tot de probleemoplossende werking is deze VRI-variant niet kostenefficiënt.</p> <p>Op grond van de bovengenoemde akoestische, ruimtelijke en financiële argumenten is dus reeds een afweging gemaakt om voor een oplossingsrichting voor de betreffende kruising te kiezen, zonder een VRI. De voorkeursvariant uit de bovengenoemde studie, met een extra linksaf-strook vanuit richting Gorssel en verbeterde fietsverbinding en fietsoversteek, staat aan de basis van het wegontwerp die in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen.</p> <p>Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, zoals ook van reclamant, heeft de provincie wel opnieuw naar het wegontwerp gekeken. Het wegontwerp is daarop aangepast, c.q. geoptimaliseerd. Zo wordt de verhoogde (fysieke) middengeleider (vluchtheuvel) verbreed van 3,5 meter naar bijna 5,0 meter. Hierdoor wordt het voor de overstekende fietsers en bromfietzers veiliger omdat meer ruimte ontstaat in de middengeleider. Ook zal de linksafstrook vanuit het noorden richting de Flierderweg (de uitvoegstrook) niet worden aangelegd. Hiervoor in de plaats zal een tweede fysieke middengeleider worden ontworpen. Daarmee wordt het overige verkeer niet aangemoedigd sneller te gaan rijden bij afslaand verkeer. Bovendien zal het achteropkomende verkeer ter hoogte van de kruising niet meer kunnen inhalen door de twee fysieke middengeleiders. Door het verwijderen van de linksafstrook ontstaat derhalve ook meer tijd en ruimte om veilig over te steken.</p>
Conclusie	<p>De zienswijze leidt tot een inhoudelijke aanpassing van de inrichting van het wegontwerp: het linksafvak (uitvoegstrook) komt te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een tweede (fysieke) middengeleider. De (fysieke) middengeleider ten zuiden van de kruising wordt verhoogd en verbreed.</p>

3 AANPASSINGEN ONTWERP INPASSINGSPLAN

3.1 Wijzigingen als gevolg van ingediende zienswijzen

Naar aanleiding van de onderwerpen die door verschillende reclamanten in hun zienswijzen naar voren zijn gebracht, is de inrichting van het wegontwerp nog eens nader beschouwd. Naar aanleiding daarvan is er in het wegontwerp een aantal wijzigingen doorgevoerd, te weten:

- het linksafvak (de uitvoegstrook) vanuit richting Gorssel naar de Flierderweg komt te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een tweede verhoogde middengeleider.
- De middengeleider ten zuiden van de kruising wordt verhoogd en verbreed.

De toelichting van het ontwerpinpassingsplan wordt aangepast op de gewijzigde inrichting van het wegontwerp. De juridisch bindende onderdelen van het ontwerpinpassingsplan (de regels en verbeelding) zijn hiervoor inhoudelijk niet aangepast.

Verder is paragraaf 3.3.1 van de plantoelichting onder het kopje 'relatie met het plangebied' aangepast, in die zin dat wordt aangegeven waarom de meer structurele aanpak van de N348 voor het traject tussen Eefde en de A1 bij Deventer niet in voorliggend plan mogelijk wordt gemaakt.

3.2 Ambtshalve wijzigingen

3.2.1 Verbeelding

Plangrens

De plangrens ten zuiden van de Flierderweg, ter hoogte van de tuin behorend bij het perceel Zutphenseweg 25, is gewijzigd. De nieuw aan te leggen grondwal maakt nu deel uit van het plangebied.

3.2.2 Regels

Ter verbetering van de leesbaarheid zijn in verschillende artikelen diverse tekstuele en redactionele aanpassingen doorgevoerd die verder geen inhoudelijke betekenis op het plan hebben.

3.2.3 Toelichting

Akoestisch onderzoek

Naar aanleiding van het gewijzigde wegontwerp is er een nieuw akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd en bij de plantoelichting van het inpassingsplan toegevoegd (Akoestisch onderzoek Aanpassing kruising "Quatre Bras" Eefde (N348), Omgevingsdienst Regio Nijmegen, 27 augustus 2016). De conclusies uit het eerdere onderzoek wijzigen niet; er is geen sprake van een "reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder" en er hoeven derhalve geen aanvullende maatregelen voor geluid getroffen te worden, danwel geen hogere waarden verleend te worden.

Natuuronderzoek

Er is een nieuwe versie van het natuuronderzoek bij de plantoelichting van het inpassingsplan toegevoegd (27 juni 2016), waarin het gewijzigde wegontwerp is verwerkt en enkele tekstuele aanpassingen zijn doorgevoerd. De resultaten en conclusies wijzigen niet.

Overig

In de plantoelichting van het inpassingsplan zijn diverse tekstuele en redactionele aanpassingen doorgevoerd die verder geen inhoudelijke betekenis op het plan hebben.