



Reactienota omgevingsconsultatie project FN348

Eefde-Noord

Van schetsontwerp naar voorontwerp

Status : Definitief
Datum : 5 oktober 2026

1.	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Maatregelen FN348	4
1.3	Aanpak omgevingsconsultatie schetsontwerp 2025	4
2.	Wegvak Eefde-Noord	6
2.1	Bewonersbijeenkomst 1 september 2025	6
2.2	Nieuwe inrichting verwarrend	6
2.3	Alternatieve route F348	6
2.4	Vrij liggend fietspad	7
2.5	Profiel fietsvriendelijke inrichting	7
2.6	Aansluiting op rotonde	8
2.7	Verkeersremmende maatregelen	12
2.8	Kruisingen Teenkweg en Julianalaan	13
2.9	Voetpaden	14
2.10	Spoorwegovergang	14
2.11	Landbouwverkeer rondweg	15
2.12	Verlichting	15
2.13	Boomspiegels	15
3.	Vervolgproces	16

1. Inleiding

In deze nota leest u onze reactie op de opbrengst van de omgevingsconsultatie over het schetsontwerp voor het wegvak Eefde Noord. In september 2025 is dit schetsontwerp gereed gekomen, tegelijkertijd met de voorontwerptekeningen voor de wegvakken Epse-Gorssel en Gorssel. Iedereen kon toen op de ontwerpen reageren.

In onze reactienota van 18 december 2025 hebben we gereageerd op alle wensen, ideeën, zorgen en bezwaren ten aanzien van de voorontwerpen voor de wegvakken Epse-Gorssel en Gorssel. Helaas is het toen niet gelukt om ook de reacties op het schetsontwerp voor het wegvak Eefde-Noord te beantwoorden. Het zorgvuldig beantwoorden van deze reacties vroeg meer tijd. In de reactienota van december vorig jaar is daarom voor dit wegvak voorlopig alleen een samenvatting van de ontvangen reacties opgenomen.

We willen iedereen die met ons meedenkt hartelijk danken voor de bijdrage!

Inmiddels hebben we mede op basis van alle reacties op het schetsontwerp voor het wegvak Eefde-Noord aangepast. In deze reactienota geven we antwoord op alle reacties en lichten we de aanpassingen die we voorstellen toe.

Hieronder schetsen we kort de aanleiding voor het project FN348, de maatregelen die daarbij horen en de aanpak voor de omgevingsconsultatie.

1.1 Aanleiding

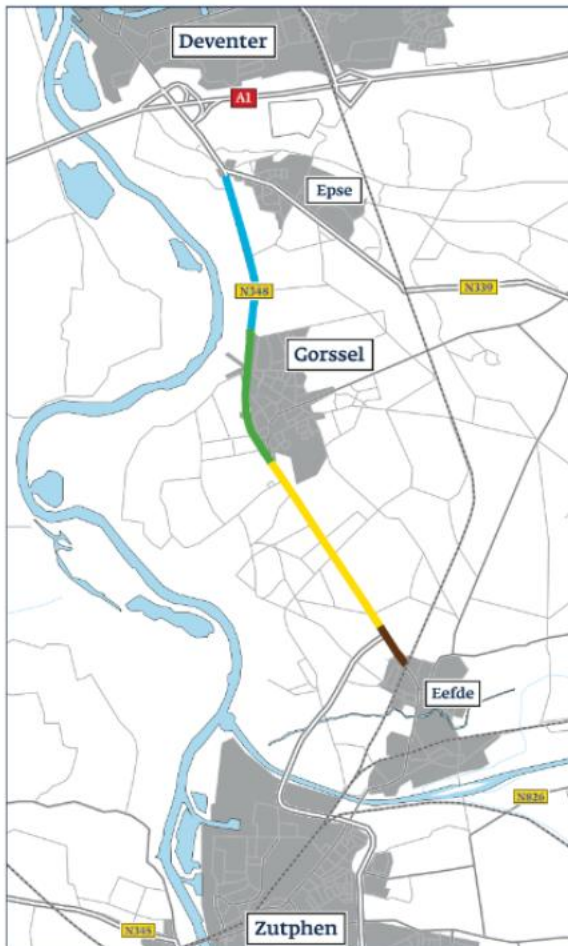
Samen met de gemeenten Deventer, Lochem en Zutphen zetten we de volgende stap om de fietsroute (F348) tussen Deventer en Zutphen te verbeteren. Deze ambitie delen we met het bedrijfsleven en partners, zoals de Fietzersbond. Samen willen we het gebruik van de fiets stimuleren. Tegelijkertijd pakken we enkele knelpunten aan op de provinciale weg (N348) tussen beide steden.

In 2023 hebben we de verkenning afgerond naar één samenhangende aanpak voor de F348 en de N348. De provincie en de drie gemeenten stemden in met een pakket aan maatregelen en stelden hiervoor geld beschikbaar. Uit de verkenning bleek dat een 'hoogwaardige fietskwaliteit' niet op de hele route haalbaar is. De maatregelen zorgen wel voor een vlottere en veiligere fietsroute. We spreken van een 'doorfietsroute'.

In 2024 zijn we gestart met de uitwerking van de maatregelen in concrete wegontwerpen. Het wegvak Gorssel-Eefde is inmiddels uitgevoerd. Het definitief ontwerp voor het wegvak Gorssel komt dit najaar gereed. De uitvoering hiervan is naar verwachting in 2027. Ook werken we aan het definitief ontwerp voor het wegvak Epse-Gorssel. Dit wegvak kunnen we naar verwachting op zijn vroegst in 2028 realiseren.

Voor het wegvak Eefde-Noord is het voorontwerp gereed. Dit najaar organiseren we hierover een opnieuw een brede omgevingsconsultatie. In deze nota lichten we de maatregelen uit het voorontwerp toe. Ook beschrijven we hoe we zijn omgegaan met de wensen, ideeën en zorgen die bewoners en andere betrokkenen in 2025 naar voren brachten over het schetsontwerp.

1.2 Maatregelen FN348



Maatregelen FN348

Epse-Gorssel

- Een fietstunnel ten zuiden van Epse ter hoogte van de Kratonweg.
- Een nieuw 2-richtingen fietspad (verschoven én verbreed) tussen de fietstunnel bij Epse en Gorssel aan de oostzijde van de weg (N348).
- Onderzoek naar mogelijkheden om bij de fietstunnel een verbindingspaadje aan te leggen, tussen de Kratonweg en het nieuwe fietspad aan de westzijde van de N348, voorbij de fietstunnel.

Gorssel-Eefde

- Tussen Gorssel en Eefde snelheid verlagen van 80 naar 60 km/ uur in combinatie met een aangepaste inrichting van de weg.
- Onderzoek naar mogelijke verbeteringen van de inritten.
- Verbetering van het zicht voor verkeer komende vanaf de Flierderweg.

Gorssel

- Verbeteren van de aansluitpunten van de fietsroute bij de Elfuursweg en Hoofdstraat-noord, plus het verlagen van de maximumsnelheid op de tussengelegen parallelweg naar 30 km/u.
- Onderzoek naar mogelijkheden om in Gorssel-Noord de verkeersveiligheid te verbeteren ter hoogte van enkele inritten van woningen waar deze het fietspad kruisen.
- Een nieuw 2-richtingen fietspad tussen Hoofdstraat-Noord en Hoofdstraat-Zuid in Gorssel.
- Onderzoek naar hoe we de oversteek Nijenbeeksepad verkeersveiliger kunnen maken.
- Onderzoek naar of en zo ja hoe we bomen en hagen kunnen behouden rond het Nijenbeeksepad bij de aanleg van het nieuwe fietspad.

Eefde-Noord

- Verlaging van de maximumsnelheid op de Zutphenseweg in Eefde-Noord naar 30km/u, in combinatie met een fietsvriendelijker inrichting.

1.3 Aanpak omgevingsconsultatie schetsontwerp 2025

We horen graag wat inwoners, ondernemers en gebruikers van de ontwerpen vinden. Daarnaast vragen we ook de Klankbordgroep FN348 om weer met ons mee te denken. Deze klankbordgroep bestaat uit de dorpsraden van Epse, Eefde en Gorssel, de Fietzersbond, Land- en tuinbouworganisatie (LTO) Achterhoek-noord en Cumela (brancheorganisatie voor ondernemers in groen, grond en infra).

Werkwijze voor de betrokkenheid van de omgeving

We organiseerden de betrokkenheid per wegvak als volgt. De inwonerparticipatie verliep in twee stappen.

1. Persoonlijke of groepsgesprekken met direct betrokkenen

Met degenen die direct iets van de maatregelen gaan merken — zoals (grond)eigenaren, gebruikers en andere belanghebbenden — voerden we persoonlijke- of groepsgesprekken.

Tijdens deze gesprekken verzamelden we wensen, ideeën, zorgen en bezwaren, zodat we hiermee in het voorontwerp zo veel mogelijk rekening konden houden. We werkten volgens het principe *eerst luisteren, dan doen*. Met de opgehaalde informatie verfijnden we het voorontwerp. Tijdens het gesprek lieten we op ontwerptekeningen zien welke aanpassingen we aan de weg, het fietspad of de omgeving willen doen. We gaven uitleg over wat al vaststaat en waar nog over gesproken kan worden.

2. Brede omgevingsconsultatie

Na afloop van de persoonlijke en groepsgesprekken zijn de ontwerpen – waar mogelijk – aangepast. Vervolgens startte de brede omgevingsconsultatie. Van 18 september tot en met 15 oktober 2025 kon iedereen digitaal of schriftelijk reageren op:

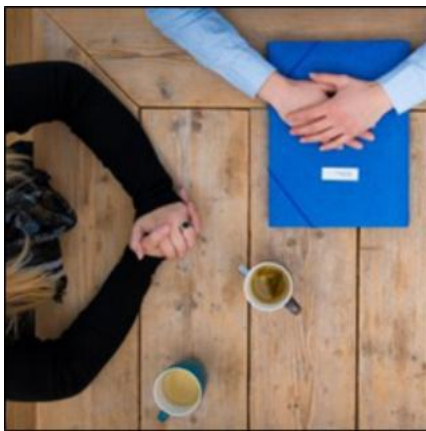
- De voorontwerptekeningen en visualisaties voor de wegvakken Epse–Gorssel en Gorssel;
- De schetsontwerptekening voor het wegvak Eefde–Noord.

Tijdens de consultatie organiseerden we meerdere informatiebijeenkomsten, waar bezoekers de ontwerpen voor alle drie de wegvakken konden bekijken, vragen konden stellen en direct een reactie konden achterlaten. De bijeenkomsten vonden plaats op:

- Maandag 29 september 2025 – Gorssel
- Dinsdag 30 september 2025 – Gorssel
- Dinsdag 7 oktober 2025 – Eefde

Deze bijeenkomsten boden inwoners de gelegenheid om informatie op te halen, in gesprek te gaan over de ontwerpen en hun mening met ons te delen.

In totaal bezochten ongeveer 150 belangstellenden de bijeenkomsten en we ontvingen rond de 50 reacties.



2. Wegvak Eefde-Noord

2.1 Bewonersbijeenkomst 1 september 2025

Meerdere bewoners. Het is jammer dat niet iedereen het verslag van de bewonersbijeenkomst van 1 september heeft ontvangen. Ook is de variant waarbij fietsers voorrang krijgen op de rotonde niet teruggekomen in het schetsontwerp, terwijl deze tijdens de bijeenkomst wel is genoemd.

Onze reactie

De bijeenkomst van 1 september was bedoeld om de bewoners te informeren die we ook in 2023 in de verkenningsfase hebben gesproken. We wilden deze groep als eerste bijpraten, vooruitlopend op de brede omgevingsconsultatie die later volgt. Tijdens deze bijeenkomst hebben we aangegeven dat we de variant met voorrang voor fietsers op de rotonde nader zullen onderzoeken. Dat doen we ook. Er was alleen te weinig tijd om deze variant nog goed uit te werken en op te nemen in het schetsontwerp.

In deze reactienota komen we uitgebreid terug op deze variant. We beoordelen de verkeersveiligheid, de inpassing en de uitvoerbaarheid van een aansluiting waarbij fietsers voorrang krijgen op het verkeer op de rotonde.

Daarnaast nemen we alle andere punten uit de bijeenkomst mee. Zo krijgt iedereen een compleet overzicht van alles wat is besproken: alle wensen, ideeën, zorgen en bezwaren én onze reactie daarop.

2.2 Nieuwe inrichting verwarrend

Een bewoner. Het wegvak krijgt met de nieuwe inrichting een andere uitstraling en dat is verwarrend voor zowel automobilisten als fietsers. Ook is er een opeenvolging van verschillende maximumsnelheden en wegtypen. Wie vanaf Zutphen komt, rijdt eerst in een 50-km-gebied, daarna in een 80-km-gebied, vervolgens in een 30-km-zone met een fietsstraat, óf weer in een 60-km-gebied richting Gorssel.

Onze reactie

Langs de N348 liggen verschillende soorten wegen met elk een eigen functie en omgeving (zoals bomen, in- en uitritten, zijwegen). Dat vraagt om maatwerk in de inrichting. Daarom wordt per deel gekozen voor een snelheid en vormgeving die past bij wat gebruikers zien en ervaren.

We herkennen ons niet in het beeld dat dit tot verwarring leidt. Door de inrichting beter aan te laten sluiten op de functie en het gebruik ontstaat juist een duidelijk en logisch wegbeeld. De weggebruiker moet aan de weginrichting en omgeving kunnen zien welk gedrag en snelheid er verwacht mag worden.

Dat helpt om de gekozen snelheden geloofwaardig te maken en zorgt voor meer verkeersveiligheid voor zowel fietsers als automobilisten.

2.3 Alternatieve route F348

Een bewoner. Maak een fietspad langs de N348, vanaf de rotonde tot de fietsbrug in de Enk. Dit is maar een kort stuk. Fietsers naar De Mars, het station en het Kompaancollege hebben dan een veel kortere route. Vanaf de fietsbrug ligt de rest van de route al. Dit is het enige ontbrekende deel.

Onze reactie:

Dank voor deze suggestie. De keuze voor de route van de F348 is eerder uitgebreid onderzocht. Dit gebeurde tijdens de verkenningsfase. Daarbij zijn ook varianten langs de N348 bekeken. De provincie en de gemeenten Deventer, Lochem en Zutphen hebben hierover in 2023 al een besluit genomen: de F348 loopt door Eefde. Deze keuze ligt vast. Op onze website staat meer informatie over hoe deze keuze toen is gemaakt.

2.4 Vrij liggend fietspad

Een bewoner. Snelfietsers moeten nu midden op de weg fietsen, terwijl er vroeger een vrij liggend fietspad lag. Een vrij liggend fietspad zou beter en veiliger zijn, ook in het centrum van Eefde.

Onze reactie:

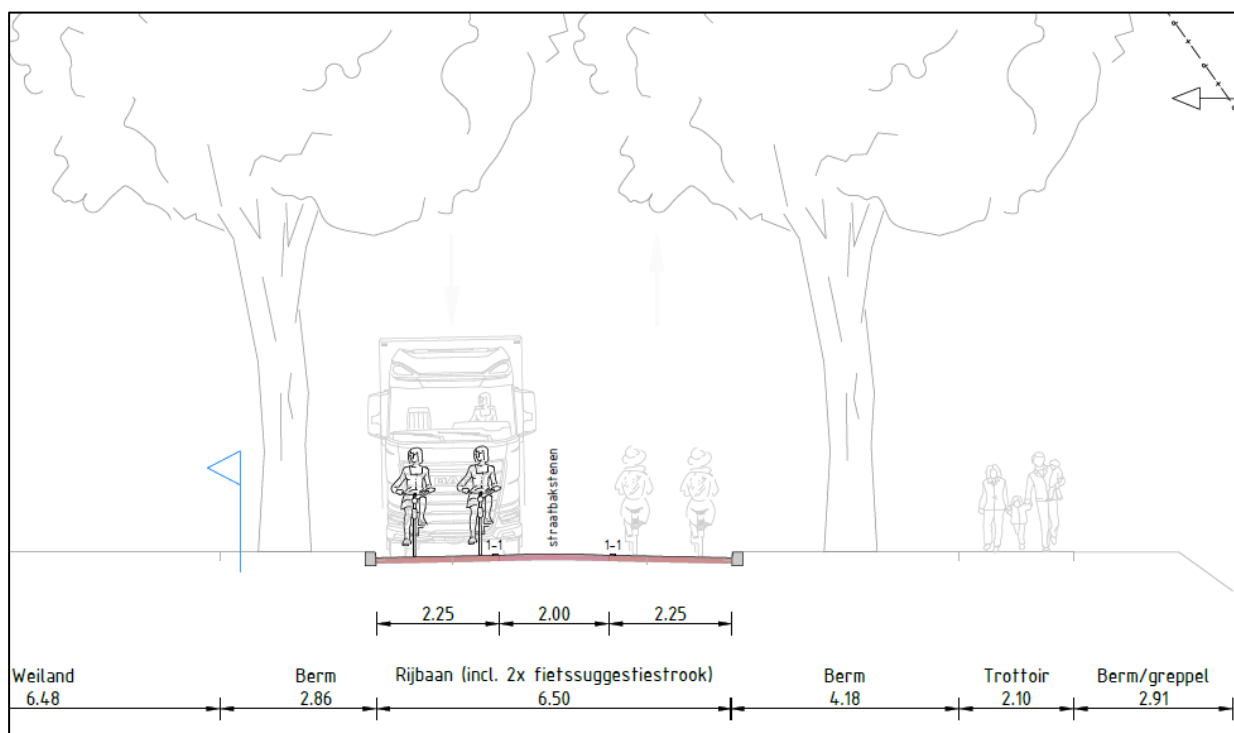
Tussen het spoor en de rotonde lag vroeger een vrij liggend fietspad. Dit pad is al eerder veranderd in een voetpad, omdat fietsers en voetgangers hier niet veilig samen konden rijden en lopen. Op dat moment is de fietser al naar de rijbaan verplaatst. Met de herinrichting van het dorp (Traverse Eefde) is er in overleg met het dorp voor gekozen om de fietsers op de rijbaan te plaatsen. Het is heel gebruikelijk dat fietsers gebruik maken van de rijbaan, dit is in alle kernen van de gemeente Lochem het geval. Ook voor de snellere (elektrische) fietser is dit een goede en veilige optie. Nu zetten we deze keuze voort. Het aantal fietsers is de afgelopen jaren gegroeid en met de komst van de F348 komen er nog meer bij. Daarom blijft de fietsroute op de rijbaan.

We zorgen voor een fietsvriendelijke inrichting en de snelheid gaat omlaag naar 30 km/u. Zo staat de fietser meer centraal en kan de automobilist duidelijker rekening houden met de fietser.

2.5 Profiel fietsvriendelijke inrichting

Meerdere bewoners vragen om een andere inrichting van de weg. Sommigen willen een profiel dat lijkt op de Joppelaan in Gorssel, met meer elementen- of klinkerverharding tussen de fietsstroken. Zij denken dat dit rustiger oogt en automobilisten langzamer laat rijden. Anderen willen juist één uniforme uitstraling voor Eefde en stellen voor om de geplande fietsvriendelijke inrichting te laten vervallen en dit deel van de weg in dezelfde stijl uit te voeren als de rest van de 30-km-zone in het centrumgebied. Ook wordt gevraagd om de 30-km-zone door te trekken op de parallelweg richting de Scheuterdijk.

Over klinkerverharding zijn de meningen verdeeld. Sommigen zien voordelen voor sfeer en snelheid. Anderen vrezen extra geluid en zijn bang voor gladheid bij regen of in de herfst. Er is gevraagd om een geluidsberekening en om ervaringen op te halen uit de Joppelaan en de Kapperallee.



Onze reactie:

We houden rekening met de voor- en nadelen van elementen- of klinkerverharding en wat dit betekent voor geluid, snelheid, gladheid en onderhoud. Wat betreft de geluidsproductie van asfalt en klinkers gelden bij een maximumsnelheid van 30 km/u geen beperkingen voor het type wegdek. Zowel klinkers als asfalt is toegestaan, daarnaast zorgt de verlaging van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur voor vermindering van de geluidsbelasting.

Tussen de rotonde en het kruispunt Teenkweg/Julianalaan kiezen we voor een wegprofiel zoals ook is toegepast op de Joppelaan. We kiezen hier voor brede fietsstroken die in asfalt worden uitgevoerd met een klinkerstrook in het midden. Dit is comfortabel voor de fiets, bijkomend voordeel is dat het grootste gedeelte van het gemotoriseerd verkeer ook gebruik zal maken van het asfalt.

We kiezen hier **niet** voor een fietsstraat omdat dit eigenlijk alleen in centrumgebieden wordt toegepast waar de hoeveelheid fietsers ruimschoots hoger is dan het aandeel gemotoriseerd verkeer. Op dit deel van de Zutphenseweg is dat niet het geval. Echter door brede fietsstroken toe te passen geven we fietsers prioriteit en een duidelijk en herkenbare plek op de weg, de klinkerstrook in het midden draagt bij aan de 30 km/uur uitstraling. De gemeente Lochem heeft ook goede ervaringen met dit wegprofiel in Gorssel.

Een duidelijke en herkenbare weginrichting is voor ons belangrijk. We constateren dat de spoorlijn een natuurlijke en logische locatie is om een verandering van wegprofiel door te voeren. In het nieuwe ontwerpvoorstel willen we het centrumprofiel (klinkers) doortrekken tot over het spoor. Hiermee creëren we een eenduidig wegprofiel met de rest van het centrumgebied en kunnen we de rijbaan versmallen wat ook bijdraagt aan het verlagen van de snelheid. Het kruispunt met de Teenkweg en de Julianalaan wordt met een verhoogd plateau (klinkers in afwijkende kleur) vormgegeven. Een plateau met een afwijkende kleur is attentie verhogend en snelheid remmend voor het gemotoriseerd verkeer.

2.6 Aansluiting op rotonde

Meerdere bewoners. Hun zorgen, wensen en ideeën gaan vooral over de fietsoversteek bij de rotonde, de snelheid van het autoverkeer, het zicht, de vorm van de bocht, geluid en trillingen van een mogelijke drempel en het gebruik van de berm- en voetpaden.

1. Fietsoversteek bij de rotonde

- Fietsers steken vanaf de parallelweg tegen de rijrichting in over, of dwars over de kruising. Bewoners vragen of dit veiliger kan.
- Voertuigen die vanaf de rotonde rechtsaf Eefde inrijden, geven soms geen richting aan en, rijden relatief hard.
- Er zijn zorgen over het zicht vanaf de rotonde richting Eefde, onder meer door de aanwezige beplanting.
- Bewoners vragen aandacht voor de veiligheid van schoolgaande jeugd, snelle fietsers en e-bikes.
- Veel fietsers gebruiken nu het voetpad richting het dorp als sluiproute.
- Er is voorgesteld om de fietsoversteek verder richting het spoor te leggen.

2. Fietsers eerder van de rijbaan

- Bewoners vragen of fietsers richting Gorssel eerder van de rijbaan kunnen worden gehaald en hoe ervoor kan worden gezorgd dat zij de bedoelde route ook daadwerkelijk gebruiken.

3. Snelheid

- Er is zorg dat auto's na een snelheidsremmer weer hard optrekken richting de Teenkweg.
- Ook in de bocht vanaf de rotonde wordt volgens bewoners relatief hard gereden.

4. Hoek van de bocht

- De huidige bocht maakt het volgens bewoners mogelijk om hard op te trekken.
- Er is voorgesteld de bocht zo vorm te geven dat de snelheid beter wordt afgeremd.
- Voertuigen komende vanaf de rotonde snijden soms fietsers af.

5. Drempel bij de rotonde

- Bewoners vrezen geluid door remmen en optrekken en vooral door lege vrachtwagens.
- Er zijn zorgen over trillingen en mogelijke schade.
- Ook is aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid en veiligheid van de inritten.

6. Voetgangers, inritten en zicht

- Het verplaatsen van fietsers naar het bestaande voetpad kan leiden tot een onveilige combinatie van voetgangers, kinderen, sporters en fietsers.
- Bewoners vragen aandacht voor veilige oversteekmogelijkheden voor voetgangers.
- Het zicht vanuit inritten op fietsers moet voldoende zijn.
- Inritten moeten bereikbaar blijven, ook met bijvoorbeeld een aanhangwagen.
- Bewoners vragen aandacht voor bomen en beplanting in relatie tot zicht en veiligheid.

7. Terugslageffect

- Bewoners vragen aandacht voor het risico dat wachtend verkeer terugslaat op de rotonde en de provinciale weg.

8. Scheuterdijk

- Bewoners vinden de bermen rommelig en vragen om verbetering.

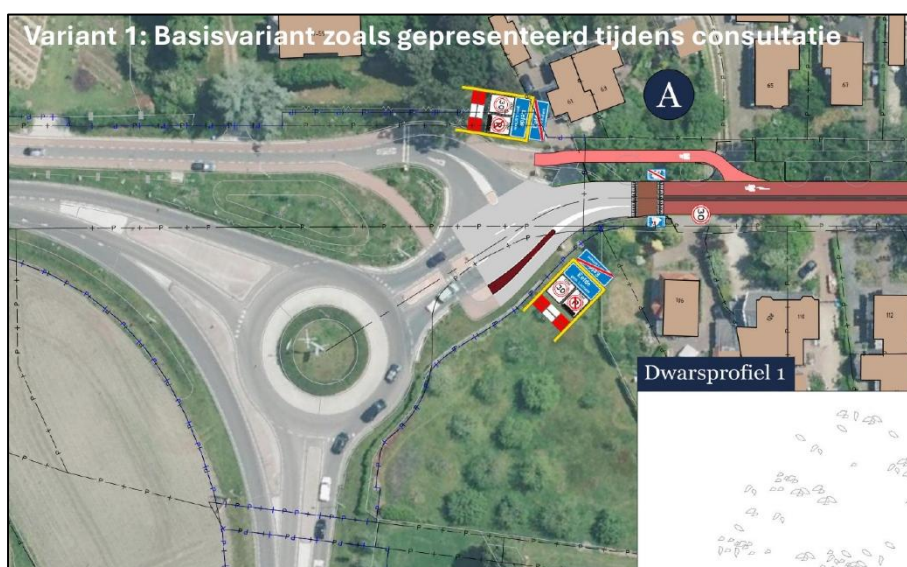
Onze reactie

We willen de verkeersveiligheid ter hoogte van de aansluiting op de rotonde verbeteren, in het bijzonder voor fietsers en voetgangers. Met de plannen voor de herinrichting van de Zutphenseweg in Eefde pakken we dit gebied in samenhang aan. Daarbij houden we ook rekening met de realisatie van een goede fietsverbinding tussen Zutphen en Deventer: de doorfietsroute F348, die via Eefde loopt.

We hebben het schetsontwerp opnieuw bekeken op basis van de reacties van bewoners. Ook hebben we verschillende andere oplossingen onderzocht. Daarbij is gekeken naar verkeersveiligheid, de positie van fietsers, de doorstroming van het verkeer en de ruimtelijke inpassing. Geen van de onderzochte varianten bleek op alle punten de beste oplossing. Daarom hebben we uiteindelijk de goede onderdelen van verschillende varianten gecombineerd in een optimalisatievariant.

Basisvariant (1) uit de consultatie

In de basisvariant uit het schetsontwerp bleef de fietsoversteek bij de rotonde behouden. Fietsers richting Gorssel zouden in deze variant eerder van de rijbaan worden afgeleid. Zij fietsen achter de boom langs, in het verlengde van het bestaande voetpad, naar de parallelweg.

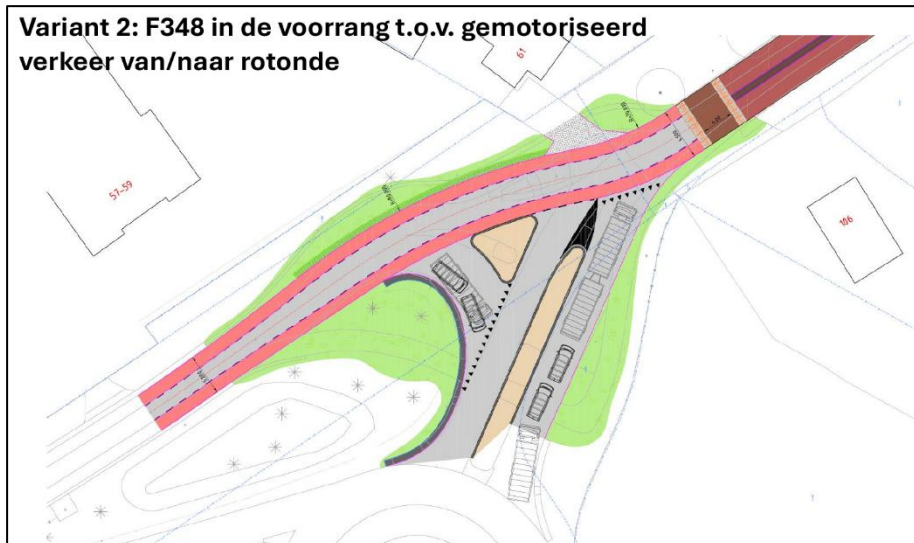


Deze oplossing scheidt fietsers richting Gorssel eerder van het gemotoriseerde verkeer. Tegelijk heeft de variant nadelen. De rijlijnen van het autoverkeer veranderen maar beperkt en de zorgen over de snelheid

waarmee sommige automobilisten vanaf de rotonde Eefde inrijden worden hiermee onvoldoende opgelost. Er blijft een reële kans dat voertuigen fietsers afsnijden in de bocht richting Eefde-centrum.

Variant 2: F348 in de voorrang

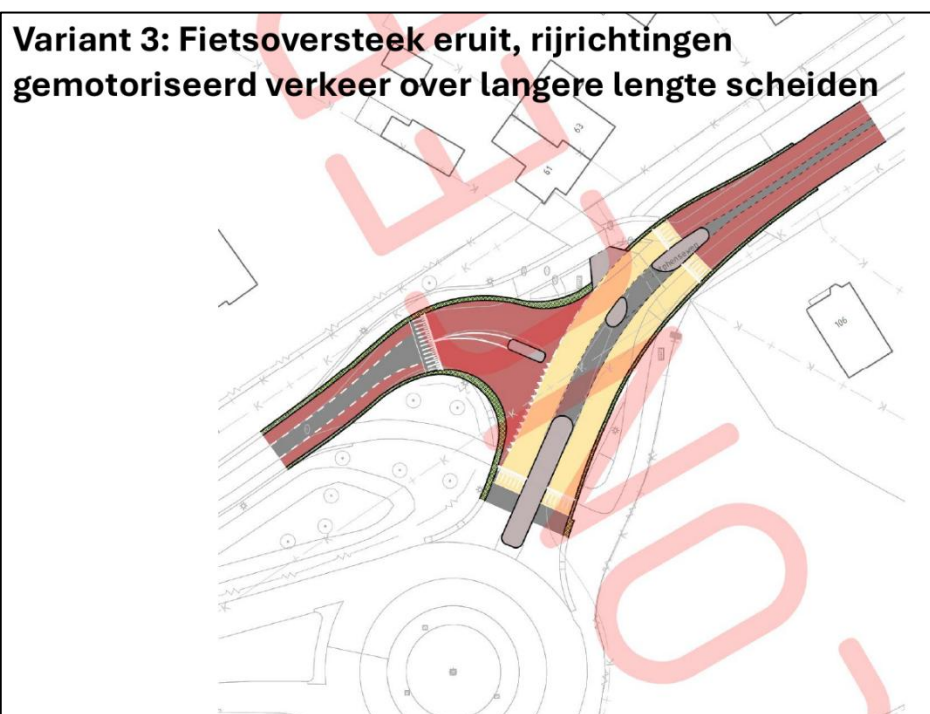
We hebben onderzocht of de Zutphenseweg/F348 bij de aansluiting voorrang kan krijgen op het gemotoriseerde verkeer van en naar de rotonde. Voor doorgaande fietsers heeft dit voordelen.



Deze variant is niet gekozen. Gemotoriseerd verkeer vanuit Eefde willen we actief geleiden naar de provinciale weg N348 om doorgaand verkeer te scheiden van bestemmingsverkeer. Bestuurders die nu doorrijden komen op de parallelweg terecht waarna er geen mogelijkheid meer is om de N348 te bereiken. We verwachten dat dit tot verwarring gaat leiden en veel kerend verkeer. Daarnaast is er tussen de rotonde en de fietsoversteek te weinig ruimte. Automobilisten die de rotonde verlaten moeten in korte tijd de oversteek herkennen, hun snelheid aanpassen en zo nodig stoppen. Bij drukte kan daardoor een wachtrij ontstaan die terugslaat op de rotonde en vervolgens op de provinciale weg. Dat vinden we uit oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming niet verantwoord.

Variant 3: fietsoversteek verwijderen

Een andere mogelijkheid was om de fietsoversteek bij de rotonde te verwijderen en de rijrichtingen van het gemotoriseerde verkeer over een grotere afstand van elkaar te scheiden.



Deze oplossing heeft voordelen voor de rijlijnen van het gemotoriseerde verkeer. Voor fietsers die juist in twee stappen willen oversteken en daarbij bescherming zoeken tussen de rijrichtingen, is deze oplossing minder gunstig. Vooral voor kwetsbare fietsers biedt deze variant daardoor onvoldoende verbetering.

Waarom verplaatsen we de fietsoversteek niet?

We hebben ook gekeken naar het idee om de fietsoversteek verder richting het spoor te verplaatsen. We kiezen daar niet voor. De huidige locatie ligt direct bij de aansluiting op de rotonde en biedt ruimte voor een middeneiland. Daardoor kunnen fietsers de rijbaan in twee stappen oversteken en hoeven zij maar één rijrichting tegelijk in de gaten te houden. Verderop richting het spoor is deze veilige en herkenbare oversteek niet op dezelfde manier goed inpasbaar door het smallere wegprofiel en de aanwezige bomen. Bovendien zouden fietsers dan eerst verder langs de Zutphenseweg moeten rijden voordat zij kunnen oversteken.

Waarom verschuiven we de rotonde en de aansluiting naar Eefde niet?

Ook een verschuiving van de rotonde en de aansluiting naar Eefde in oostelijke richting (naar boven in de tekening) is niet mogelijk. Er is onvoldoende ruimte om de rotonde in die richting te verplaatsen. Bovendien is de aansluiting op de parallelweg dan niet goed te realiseren. De beschikbare ruimte en de ligging van de parallelweg stellen daarmee duidelijke grenzen aan de positie van de rotonde en de aansluiting. Daarom is deze mogelijkheid niet verder uitgewerkt.

Gekozen optimalisatie

Omdat iedere variant voor- en nadelen heeft, hebben we gekozen voor een optimalisatie waarin de goede onderdelen van de verschillende varianten zijn gecombineerd. We behouden de mogelijkheid voor fietsers om bij de rotonde in twee stappen over te steken. Tegelijk houden we de rijrichtingen van het gemotoriseerde verkeer langer fysiek van elkaar gescheiden en passen we de rijlijnen bij het op- en afrijden van de rotonde aan. Daarmee willen we de snelheid verlagen en de positie van fietsers duidelijker en veiliger maken.

Uitwerking in het voorontwerp

De gekozen optimalisatie is vervolgens verder uitgewerkt in het voorontwerp en aangesloten op het nieuwe profiel van de Zutphenseweg.

Uitwerking voorkeursvariant op VO-niveau

In juni 2026 is de voorkeursvariant verder uitgedetailleerd en aangesloten op het dwarsprofiel van de Zutphenseweg dat met de gemeente Lochem overeengekomen was. Onderstaand het VO dat hieruit voortkomt.



Ten opzichte van de basisvariant is daarbij nog een belangrijke wijziging aangebracht. Fietsers richting Gorssel worden niet meer helemaal van de rijbaan afgeleid achter de boom langs, in het verlengde van het bestaande voetpad. Zij blijven iets langer op de rijbaan en worden daarna via een duidelijke aansluiting naar het fietspad geleid. Daarmee blijft het bestaande voetpad beschikbaar voor voetgangers en voorkomen we een ongewenste combinatie van fietsers en voetgangers op dit pad.

Reactie op de belangrijkste zorgen, wensen en ideeën

1. Fietsoversteek bij de rotonde

De oversteek blijft bij de rotonde. Hier kunnen fietsers met behulp van het middeneiland in twee stappen oversteken. Verplaatsing richting het spoor biedt deze mogelijkheid niet op dezelfde herkenbare en goed inpasbare manier. De rijlijnen bij de rotonde worden aangepast om de snelheid van het autoverkeer beter te remmen. De bocht in het fietspad meteen na de fietsoversteek wordt vloeiender (minder haaks) gemaakt, zodat fietsers niet al op de oversteek af moeten remmen om de bocht te kunnen halen.

2. Fietsers eerder van de rijbaan

In de basisvariant zouden fietsers richting Gorssel helemaal achter de boom langs van de rijbaan worden geleid. In het voorontwerp is dit aangepast: fietsers blijven iets langer op de rijbaan en worden daarna duidelijk naar het fietspad geleid. Het bestaande voetpad blijft daarmee voor voetgangers beschikbaar.

3. Snelheid

De rijlijnen bij het verlaten van de rotonde worden minder vloeiend gemaakt. Daarmee willen we bereiken dat automobilisten hun snelheid verlagen naar 30 km/uur. Door langzamer te rijden op de rotonde nemen meer automobilisten daardoor automatisch ook de tijd om hun richtingaanwijzer aan te zetten.

4. Hoek van de bocht

De rijlijnen worden aangepast waardoor de bocht scherper wordt. De rijrichtingen blijven langer fysiek gescheiden. Daarmee wordt de bocht minder uitnodigend om met hoge snelheid te nemen, terwijl grotere voertuigen de weg wel veilig moeten kunnen gebruiken.

5. Drempel bij de rotonde

De snelheid wordt in het voorontwerp vooral beïnvloed door de vorm van de aansluiting en de rijlijnen. Daarmee beperken we de noodzaak van een zware fysieke snelheidsremmer direct bij de woningen en houden we rekening met zorgen over geluid en trillingen.

6. Voetgangers, inritten en zicht

Het bestaande voetpad blijft voor voetgangers beschikbaar. Fietsers worden hier niet overheen geleid. Bij de verdere technische uitwerking blijven bereikbaarheid van inritten en voldoende zicht belangrijke randvoorwaarden.

7. Terugslageffect

De variant waarbij de F348 voorrang krijgt is mede niet gekozen vanwege het risico op terugslag van wachtend verkeer op de rotonde en de provinciale weg. De gekozen optimalisatie kent dit extra voorrangconflict niet.

8. Scheuterdijk

De inrichting van de bermen is een aandachtspunt voor de verdere uitwerking. Waar mogelijk nemen we verbetering van de openbare ruimte mee.

2.7 Verkeersremmende maatregelen

Er zijn zorgen over de snelheid op de Zutphenseweg, vooral op het rechte stuk tussen de rotonde en de Teenkweg. Vooral 's avonds wordt hier hard gereden. Gevoerd wordt dat dit ook met het nieuwe ontwerp zo blijft, omdat het lange rechte deel uitnodigt om op te trekken. Dit zorgt voor geluidsoverlast en voelt onveilig voor fietsers en overstekers. Een optische versmalling helpt volgens bewoners niet altijd, vooral niet op rustige momenten of wanneer er weinig fietsverkeer is. Ook bestaat de vrees dat auto's na de drempel bij de rotonde weer hard optrekken.

Voorstellen om de situatie te verbeteren:

- Extra snelheidsremmers op het rechte stuk, zoals extra drempels of een wegversmalling;
- Verplaatsing van de fietsoversteek naar de hoogte van Zutphenseweg 65/67, gecombineerd met een drempel voor lagere snelheid en betere zichtbaarheid;
- Inzet op snelheidsbewustwording en handhaving, bijvoorbeeld met een permanent snelheidsdisplay;
- Onderzoek naar andere fysieke maatregelen, zoals inhammen, om de snelheid verder te verlagen;
- Het eerder aankondigen van de maximumsnelheid met borden, zodat verkeer vanaf de rondweg (80 km/u) en vanaf Gorssel (60 km/u) al vóór de rotonde weet dat op de Zutphenseweg 30 km/u geldt.

Onze reactie

De veiligheid waarborgen van verkeersdeelnemers en de snelheid zijn voor ons ook speerpunten. De nieuwe weginrichting (brede fietsstroken met klinkers in het midden en het doortrekken van het centrumprofiel tot over het spoor) draagt bij aan een herkenbare 30 km/uur weginrichting. We plaatsen ook herhalingsborden en symbolen op het wegdek om de toegestane snelheid te benadrukken. Het kruispunt met de Teenkweg en de Julianalaan wordt verhoogd uitgevoerd (plateau) om de zijwegen te benadrukken en de snelheid te verlagen. Het plateau zorgt ervoor dat het wegvak als het ware in twee delen wordt knipt. Op voorhand zijn we geen voorstander voor extra snelheid remmende maatregelen omdat deze vaak ook nadelige gevolgen hebben.

De fietsoversteek blijft bij de rotonde liggen, dit is een logisch en herkenbaar punt voor fietsers om over te steken waar gemotoriseerd verkeer dit ook verwacht. Daarnaast is er een middeneiland aanwezig waardoor fietsers de rijbaan in twee delen kunnen oversteken, dit verhoogt de veiligheid en verbetert de oversteekbaarheid. Deze voorzieningen zijn elders niet inpasbaar.

2.8 Kruisingen Teenkweg en Julianalaan

Enkele bewoners. Bewoners vragen hoe de kruispunten worden ingericht en hebben vragen over de drempel bij de Jolinkweg.

- Er zijn vragen over de ronde elementen op de kruispunten en over het type verharding;
- Vanuit de Julianalaan is het zicht op de Zutphenseweg richting het spoor (rechtsaf) slecht. Struiken, borden en het hekwerk van de middengeleider beperken het zicht;
- De drempel bij de Jolinkweg veroorzaakt veel hinder. Zwaar verkeer rijdt er hard overheen; trillingen zijn in woningen voelbaar. Bewoners geven aan dat zij dit al jarenlang melden. In het schetsontwerp blijft de drempel staan. Bewoners vragen om een alternatief, zoals de weg geleidelijk laten oplopen of het deel vanaf de rotonde af te sluiten voor vrachtverkeer, behalve bestemmingsverkeer.

Onze reactie

We richten de kruispunten Teenkweg en Julianalaan in als gelijkwaardige kruispunten, uitgevoerd met een verhoogd plateau. Dit past bij de regels voor een 30-km-zone. Verkeer van rechts krijgt voorrang. Zo ontstaat één logisch geheel dat aansluit op het dorpscentrum. De ronde elementen zijn uit het ontwerpvoorstel gehaald.

Het slechte zicht vanaf de Julianalaan richting het spoor nemen we mee. We onderzoeken welke maatregelen mogelijk zijn om het zicht te verbeteren, bijvoorbeeld door beplanting of elementen te verlagen of te verplaatsen. We vinden het wel belangrijk om te vermelden dat het overgrote deel van de beplanting op particulier terrein bevindt.

Over de drempel bij de Jolinkweg: we begrijpen de zorgen over trillingen en geluid van zwaar verkeer. Het plateau heeft als doel om de snelheid te verlagen en om de gelijkwaardigheid van de zijweg verder te benadrukken. Plateaus passen bij een 30 km/uur centruminrichting. We gaan wel kijken in welke hoogte het

plateau is uitgevoerd en of we deze kunnen verlagen om geluid en trillingen van met name zwaar verkeer te verminderen.

2.9 Voetpaden

Enkele bewoners. Er wordt verschillend gedacht over het opnieuw toelaten van fietsers op het voetpad aan de oostzijde. Sommigen zien dat als een verbetering, anderen vinden het geen veilig idee. Ook is gevraagd of er aan de westzijde van de weg een nieuw voetpad kan komen. Verder willen bewoners weten of er veilige oversteekplaatsen komen, bijvoorbeeld bij de Teenkweg vanwege de bushalte en bij de rotonde, eventueel met een zebra.

Onze reactie

Het oude fietspad aan de oostzijde is in het verleden bewust veranderd in een voetpad. Er kwamen steeds meer fietsers en dat zorgde voor gevaarlijke situaties voor voetgangers. Het pad is te smal om zowel voetgangers als fietsers te faciliteren. Inmiddels groeit het fietsgebruik verder. De F348 moet dit gebruik juist stimuleren. Daarom vinden wij het niet veilig om dit voetpad opnieuw als fietspad te gebruiken. De fietsers blijven op de rijbaan, die we hiervoor opnieuw en fietsvriendelijk gaan inrichten.

Voor een nieuw voetpad aan de westzijde is helaas geen ruimte. Tussen de Julianalaan en de Zutphenseweg nr. 130 is wel een stuk voetpad gerealiseerd, we kunnen deze helaas niet doortrekken over het spoor omdat dit grote (en dure) aanpassingen aan de overweg vereist.

Veilige oversteekplaatsen zijn belangrijk, door terug te gaan naar 30 km/uur verbetert de oversteekbaarheid van de weg. Het plateau ter hoogte van de bushalte bij de Teenkweg remt het gemotoriseerd verkeer verder af waardoor de oversteekbaarheid verbetert. In de basis realiseren we geen zebrapaden op 30 km/uur wegen, alleen voor specifieke voorzieningen waar de gehele dag veel mensen oversteken kan als uitzondering een zebra worden gerealiseerd, dat is hier niet het geval.

2.10 Spoorwegovergang

Meerdere bewoners. De spoorwegovergang en de aansluitingen op de spoorwegovergang worden als onveilig ervaren. Het profiel is smal en fietsers komen in de knel. Idee is om hierover contact op te nemen met ProRail. Ook zou een dubbele slagboom een verbetering zijn, omdat het voorkomt dat mensen alsnog doorrijden als er een trein aankomt.

Onze reactie:

Er is eerder overleg geweest met ProRail over de spoorwegovergang. Vooralsnog gaat de overgang zelf niet veranderen.

Wel verbeteren we de weginrichting van de Zutphenseweg op de spoorwegovergang. De maximumsnelheid gaat omlaag en met het centrumprofiel (rijbaan in klinkers) kunnen fietsers een centralere positie innemen. Om dit te versterken plaatsen we fysieke banden bij de aansluitingen. Zo is de verwachting dat autoverkeer vaker achter de fietsers blijft en de verkeersveiligheid verbetert.

Daarnaast is er gevraagd om voor het huisnummer 130 de bestaande groenstrook in een voetpad om te zetten. Dit gaan we doen omdat het daarmee veiliger wordt voor de voetgangers.

2.11 Landbouwverkeer rondweg

Enkele agrariërs. Stel de N348 tussen de rotonde bij Eefde-Noord en de rotonde op de Mars open voor langzaam verkeer, zoals landbouwverkeer. Dit voorkomt dat landbouwvoertuigen door de kern van Eefde moeten rijden. Het vermindert de drukte in het dorp en verhoogt de verkeersveiligheid. Ook past dit bij het feit dat dit deel van de N348 tussen Gorssel en Eefde een 60-km/u-zone wordt.

Onze reactie:

We hebben onderzocht of het mogelijk en wenselijk is om de rondweg tussen Eefde-Noord en De Mars open te stellen voor landbouwverkeer. Daarbij hebben we gekeken naar het aantal landbouwvoertuigen, de routes die zij rijden en de gevolgen voor de verkeersveiligheid.

Gedurende drie weken in mei en juni 2026 is met camera's het landbouwverkeer rond Eefde in beeld gebracht. In deze periode zijn 311 ritten geregistreerd. Dat komt neer op gemiddeld ongeveer 12 ritten per werkdag, met op de drukste dag 24 ritten.

Uit het onderzoek blijkt dat openstelling van de het landbouwverkeer door Eefde maar beperkt vermindert. Naar verwachting kiest ongeveer 31% van de ritten voor de rondweg. Ongeveer 69% blijft de huidige route door Eefde gebruiken. Omgerekend gaat het gemiddeld om ongeveer vier ritten per werkdag die van het dorp naar de rondweg verschuiven. De winst voor de verkeersdruk en verkeersveiligheid in Eefde is daarmee beperkt.

Daar staat tegenover dat op de rondweg nieuwe aandachtspunten voor de verkeersveiligheid ontstaan. Hier geldt een maximumsnelheid van 80 km/u. Het snelheidsverschil tussen landbouwvoertuigen en het overige verkeer is daardoor groot, wat kan leiden tot inhaalmanoeuvres. Om landbouwverkeer veilig te kunnen afwikkelen, zouden langs de rondweg passeerhavens nodig zijn. De aanleg daarvan vraagt relatief hoge investeringen, terwijl het om een beperkt aantal landbouwvoertuigen gaat.

Alles afwegend vinden we de beperkte afname van landbouwverkeer door Eefde niet opwegen tegen de nieuwe verkeersveiligheidsrisico's en de benodigde maatregelen op de rondweg. Daarom stellen we de rondweg niet open voor landbouwverkeer.

De genoemde snelheidsverlaging naar 60 km/u verandert deze afweging niet omdat dit alleen geldt op de N348 tussen Gorssel en Eefde. Op de rondweg tussen Eefde-Noord en De Mars blijft de maximumsnelheid 80 km/u.

2.12 Verlichting

Enkele bewoners. Komt er een verlichtingsplan?

Onze reactie:

Er zijn op voorhand geen plannen om de verlichting te vervangen. Dat is gedaan met de aanleg van de huidige inrichting en moet nog jaren meekunnen.

2.13 Boomspiegels

Een bewoner. Worden de boomspiegels ruimer en mogen bewoners daar beplanting inzetten?

Onze reactie:

Als de ruimte het toelaat streven we altijd een verruiming van de boomspiegels na. Op het noordwestelijke deel van de Zutphenseweg (tussen rotonde en spoor) blijft de huidige wegbreedte gehandhaafd, we zien hierom geen mogelijkheden om de boomspiegels te verruimen. Aan de andere zijde van het spoor richting het

centrum is er een mogelijkheid om de weg wat te versmallen en de boomspiegels te verruimen. We zijn geen voorstander van beplanting door bewoners in verband met beheer en onderhoud. We willen de wensen qua beplanting de komende consultatieronde verder verkennen en dit meenemen in het definitieve ontwerp.

3. Vervolgproces

In het najaar van 2026 organiseren we een brede omgevingsconsultatie over het voorontwerp voor Eefde-Noord. We lichten het ontwerp toe en iedereen kan erop reageren. Daarna beoordelen we de reacties en bekijken we of deze aanleiding geven om het voorontwerp aan te passen. Vervolgens werken we toe naar een definitief ontwerp. De uitvoering start naar verwachting op zijn vroegst eind 2027 of in 2028.