



Reactienota over de voorgestelde herinrichting van de bebouwde kom Barchem gemeente Lochem

Datum
23 september 2025

Zaaknummer
2017-014759

Blad
1 van 19

Onderwerp

Reactienota bewonersbijeenkomst bebouwde kom Barchem d.d. 20 mei 2025

Aan

Respondenten

Van

G&U

Ben van Ginkel

Kopie aan



Datum
23 september 2025

Zaaknummer
2017-014759

Blad
2 van 19

Inhoud

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Proces (algemeen)	4
1.2.1	Participatieproces.....	4
1.2.2	Vervolg.....	4
1.3	Communicatie.....	5
1.4	Besluitvorming	5
2	Leeswijzer	6
3	Gepresenteerde plannen	6
4	Gestelde vragen	6
5	Reacties	7
5.1	Wat zijn de sterke punten/onderdelen van het concept voorontwerp?.....	7
5.1.1	Sterke punten	7
5.1.2	Overige opmerkingen.....	7
5.2	Welke punten / onderdelen van het concept voorontwerp kunnen (nog) sterker benadrukt /ontwikkeld worden?	8
5.2.1	Algemeen	8
5.2.2	Vormgeving inrichting 30 km gebied.....	8
5.2.3	Verkeersveiligheid rijbaan (overig)	9
5.2.4	Fiets en voetgangers maatregelen	10
5.2.5	Snelheid	11
5.3	Welke tips/suggesties voor het concept voorontwerp wilt u nog meegeven?	12
5.3.1	Algemeen	12
5.3.2	Vormgeving inrichting 30 km gebied.....	14
5.3.3	Verkeersveiligheid rijbaan (overig)	16
5.3.4	Fiets en voetgangers maatregelen	17
5.3.5	Snelheid	18

Markt 11 | 6811 CG Arnhem
Postbus 9090 | 6800 GX Arnhem

026 359 99 99
post@gelderland.nl
www.gelderland.nl

BNG Bank Den Haag
NL74BNGH0285010824
BIC-code BNG Bank: BNGHNL2G

Btw-nummer: NL001825100.B03
KvK-nummer: 51468751



 **provincie**
Gelderland

Datum

23 september 2025

Zaaknummer

2017-014759

Blad

3 van 19

5.3.6	Fiets en voetgangers maatregelen	19
-------	--	----

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Provincie Gelderland werkt aan een goed en veilig wegennet. Dit doen wij in samenwerking met de betreffende gemeenten.

We hebben de provinciale wegen ingedeeld in zogenaamde trajecten. Deze trajecten lopen van een duidelijk gemarkeerd beginpunt naar een herkenbaar eindpunt. De bebouwde kom van Barchem maakt onderdeel uit van traject 55 en bestaat uit de N312 tussen Ruurlo en Lochem en de N821 vanaf Borculo naar Barchem.

De trajectaanpak van de weg buiten de bebouwde kom heeft al eerder plaatsgevonden. Op verzoek van de gemeente Lochem is de bebouwde kom van Barchem apart verkend. Bewoners ervaren onderdelen van de bebouwde kom in Barchem als onveilig en vragen om verbetering van de uitstaling en kwaliteit van het centrum en om aan te sluiten aan de landelijke ontwikkelingen voor 30 km/uur binnen de bebouwde kom.

1.2 Proces (algemeen)

1.2.1 Participatieproces

Bij de start van de verkenning, begin maart 2023, is er voor het ontwerpproces een klankbordgroep ingesteld waarin de plaatselijke belangengroepen Werkgroep verkeer Barchem/Zwiep, Bewoners N821 en VVN zitting namen. LTO en Cumela namen deel aan de klankbordgroep namens landbouwers en loonwerkersbedrijven. Daarnaast sloten Politie Noord Oost Gelderland, Fietzersbond en Arriva (vervoerder) aan en ambtenaren van de gemeente Lochem en Berkelland en provincie Gelderland.

Tussen maart 2023 en eind november 2023 zijn een aantal bijeenkomsten gehouden met de klankbordgroep waarbij 5 verschillende varianten zijn voorgelegd.

1. Bebouwde kom blijft onveranderd.
2. GOW 50 o plus variant
3. GOW 30
4. GOW 50/GOW 30
5. GOW 50/ETW 30

Uiteindelijk hebben de gemeente Lochem en provincie Gelderland op basis van de input van de klankbordgroep en belangrijke stakeholders geconcludeerd dat de voorkeursvariant de enige haalbare oplossing is om de leefbaarheid en veiligheid in Barchem te verbeteren. De overige varianten voldeden niet aan deze doelstellingen

1.2.2 Vervolg

Na input van de klankbordgroep heeft de ambtelijke begeleidingsgroep alle varianten beoordeeld op haalbaarheid.

Uiteindelijk is de GOW 50/ETW 30 variant de voorkeursvariant geworden. Deze variant verbetert de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kom zonder dat dit ten koste gaat van de aanrijdtijden van het openbaar vervoer. Deze belangrijke criteria zijn meegenomen in het uiteindelijke ambtelijk voorstel.

1.3 Communicatie

Gedurende de verdere uitwerking van de voorkeursvariant is er veelvuldig afstemming geweest tussen de provincie en gemeente Lochem.

De klankbordgroep is gedurende het ontwerpproces van de voorkeursvariant niet meer benaderd door provincie Gelderland en gemeente Lochem. De klankbordgroep leverde voldoende input voor het ontwerpproces. Provincie Gelderland en gemeente Lochem kunnen dankzij dit participatietraject verder met de uitwerking van de plannen, omdat er voldoende input opgehaald was gedurende het participatietraject.

De provincie en gemeente Lochem deelden de uitgewerkte plannen met alle bewoners van Barchem tijdens een inloopbijeenkomst. Bewoners hebben een uitnodiging per brief ontvangen voor deze inloopbijeenkomst. Zij hoefden zich hiervoor niet aan te melden.

Op 20 mei 2025 organiseerden we een inloopbijeenkomst in het landgoedhotel Woodbrooke in Barchem.

De bijeenkomst werd goed bezocht door meer dan 100 belangstellenden.

Op de bijeenkomst konden belangstellenden de voorgestelde plannen zien en daarover in gesprek gaan met ambtenaren van gemeente Lochem en provincie Gelderland.

1.4 Besluitvorming

De reactienota zal onderdeel uitmaken van het gemeentelijke besluitvormingsproces over de bebouwde kom van Barchem

De gemeente Lochem en provincie Gelderland hebben gezamenlijk besloten dat de gehele bebouwde kom van Barchem na besluitvorming en ondertekening van de overeenkomst wordt overgenomen door de gemeente Lochem. Nadat dit is gebeurd zullen de benodigde (aanvullende) middelen worden opgehaald bij de gemeenteraad.

De overige wegen buiten de bebouwde kom zullen in beheer en eigendom blijven van de Provincie Gelderland.

De gemeente kan besluitvorming starten met het verder uitwerken van de plannen, op basis van de voorkeursvariant, met belanghebbenden partijen.

2 Leeswijzer

In deze reactienota staan de binnengekomen reacties. In de uitnodigingsbrief naar de bewoners zijn een aantal vragen gesteld die de bewoners zowel digitaal als analoog konden invullen. Per gestelde vraag zijn de antwoorden zoveel mogelijk gebundeld qua onderwerp/thema. De vragen zijn niet letterlijk overgenomen maar wel de strekking van de vragen. Deze zijn gebundeld per onderwerp.

3 Gepresenteerde plannen

In bijlage 1 wordt de gepresenteerde variant getoond waarin een klein deel van het centrum wordt ingericht als zogenaamd shared spacegebied. Uitgevoerd in elementenverharding met een maximum snelheid van 30 km/uur en de resterende bebouwde kom met een snelheidsregime van 50 km/uur met enkele aanpassingen van de weg.

4 Gestelde vragen

De belangstellenden konden tot en met 6 juni 2025 een reactie geven op de voorgenomen plannen.

We legden de bewoners 3 vragen voor:

1. Wat zijn de sterke punten/onderdelen van het concept voorontwerp?
2. Welke punten/onderdelen van het concept voorontwerp kunnen (nog) sterker benadrukt/ontwikkeld worden?
3. Welke tips/suggesties voor het concept voorontwerp wilt u nog meegeven?

In totaal ontvingen we 36 reacties via het digitale formulier en 1 reactie via e-mail. Deze zijn allemaal opgenomen in de beantwoording van deze reactienota.

5 Reacties

5.1 Wat zijn de sterke punten/onderdelen van het concept voorontwerp?

5.1.1 Sterke punten

- Verlaging snelheid door maatregelen.
- Verhardingskeuze voor klinkers in het 30 km deel.
- Extra snelheidsremmer aan de noordzijde van Barchem.
- Een dorpsgebied benadrukken i.p.v. een snelweg dwars door een dorp.

5.1.2 Overige opmerkingen

1. Bewoners maken zich er zorgen over dat de maatregelen niet voldoende verlaging van de snelheid opleveren.

Antwoord

Door een inrichting met GOW50/ ETW30 te kiezen wordt de snelheid verlaagd, diverse snelheid remmende maatregelen verbeteren de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van het dorp.

2. De sluiproute via Barchem zal door de plannen niet veranderen.

Antwoord

De N312 en de N821 hebben naast bestemmingsverkeer voor Barchem ook een functie voor doorgaand verkeer vanuit bijvoorbeeld Borculo en Ruurlo richting Lochem. Daarnaast kan de Nettelhorsterweg voor doorgaand verkeer gebruikt worden. De verwachting is dat die route na opening van de Schakel Achterhoek – A1 ook intensiever gebruikt gaat worden.

3. Een aantal bewoners geeft aan dat de plannen niet vooraf op de website te zien waren zodat ze zich beter konden voorbereiden.

Antwoord

De provincie en gemeente Lochem hebben ervoor gekozen de plannen na de inloopbijeenkomst op de website te publiceren. Belangstellenden konden tijdens de inloopbijeenkomst vragen stellen aan de aanwezige ambtenaren van gemeente en provincie. Na de bijeenkomst was er voldoende tijd om te reageren op de plannen.

4. Bewoners vinden de plannen onvoldoende of niet toereikend.

Antwoord

De afgelopen jaren hebben provincie Gelderland en gemeente Lochem een participatieproces doorlopen met diverse belanghebbenden en stakeholders. Op de laatste bijeenkomsten zijn 5 mogelijke varianten voorgelegd aan de vertegenwoordigers van de belangengroepen.

Een belangrijke voorwaarde voor een mogelijke variant was het behouden van het openbaar vervoer. Uiteindelijk heeft dit geleid tot de gepresenteerde variant met een GOW50/ ETW30 en een aantal snelheid remmende maatregelen. In de verdere uitwerking van plannen kijken we naar het verder optimaliseren van het ontwerp.

5.2 Welke punten / onderdelen van het concept voorontwerp kunnen (nog) sterker benadrukt /ontwikkeld worden?

5.2.1 Algemeen

1. In het huidige ontwerp zijn geen keuzes gemaakt voor het oplossen van knelpunten in Barchem. Het verkeer zal door de maatregelen ook door Barchem blijven rijden.

Antwoord:

Door een inrichting met GOW50/ETW30 te kiezen wordt de snelheid verlaagd, diverse snelheid remmende maatregelen verbeteren de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van het dorp. Daarnaast hebben de N312 en de N821 ook een functie voor doorgaand verkeer vanuit bijvoorbeeld Borculo en Ruurlo richting Lochem.

2. Borculoseweg: Volgens mij ligt er sinds jaar en dag een plan (door het bos) om de fietsers van de rijbaan af te halen.

Antwoord:

Deze plannen maken geen onderdeel uit van de plannen voor het aanpassen van de bebouwde kom van Barchem.

3. Verbinding van de recreatieve zone van Barchem (Kale Berg en omgeving) op een aantrekkelijke wijze met het centrum.

Antwoord:

De mogelijkheden hiervoor neemt de gemeente Lochem mee in de verdere uitwerking van het ontwerp.

5.2.2 Vormgeving inrichting 30 km gebied

1. GOW50/ETW30 benadrukken door verschil in wegdek de verlaging van snelheid en creëren daardoor een gebied waar langzaam gereden moet worden, waardoor er beter opgelet kan worden op overstekende voetgangers en fietsers.

Antwoord:

Het GOW50 deel krijgt asfalt en het ETW30 deel elementenverharding. Daarnaast worden er op het 30 km/uur deel diverse snelheid remmende maatregelen toegevoegd. Deze benadrukken extra het verschil in weginrichting en het verblijfsgebied.

2. Kruispunt N312/N821/Zwiepseweg moet wel geregeld worden met voorrang of rotonde, dit ivm met dat voorrang van rechts onduidelijk is met Borculoseweg (N821) en Zwiepseweg.

Antwoord:

Het uitgangspunt is dat in 30 km/zones de voorrang niet wordt geregeld. Door het verlagen van de snelheid, het aanbrengen van een verkeersplateau en het aanpassen van de aansluiting Zwiepseweg/Borculoseweg denken we de situatie verkeersveiliger te maken.

3. De inrichting van het verblijfsgebied rondom de vijftakskruising.

Antwoord:

De kruising zoals die nu in het ontwerp staat is op hoofdlijnen gereed. Verdere detaillering vindt plaats bij de nadere uitwerking van het ontwerp.

4. Daadwerkelijk in dit deel klinkers van gebakken keiformaat aan te leggen en dus niet te kiezen voor de "variant-Epse" waarbij een klinkerprofiel in het asfalt is aangebracht. Dit geldt voor het 30 gedeelte maar ook voor de Zwiepseweg tot aan de komgrens.

Antwoord:

Bij de uitvoering kiezen we voor elementenverharding en niet voor asfalt met straatprint zoals toegepast in Epse.

5.2.3 Verkeersveiligheid rijbaan (overig)

1. Maak daar ook van de plantgaten van de bomen verkeer remmende maatregelen (vergelijkbaar met de Nieuwe weg)

Antwoord:

Het toepassen van uitbuigingen, zoals op de Nieuweweg in Lochem, is binnen de bebouwde kom van Barchem niet passend.

Op dit deel van de bebouwde kom blijft de snelheid 50 km/uur. De Nieuweweg in Lochem ligt in een 30 km gebied.

2. Een drempel in de Soerinkweg is niet nodig en verre van handig. Een drempel levert dan schijnveiligheid op -> dit was ook het argument van de gemeente om een spiegel op hangen te voorkomen.

Antwoord:

Het betreft hier geen drempel, maar een uitritconstructie. Verkeer vanaf de Soerinkweg dient voorrang te verlenen aan verkeer op de Borculoseweg.

5.2.4 Fiets en voetgangers maatregelen

1. Op het gedeelte van de Ruurloseweg dat asfalt zou blijven wordt de rode fietssuggestie strook wat verbreed. De ervaring leert dat auto's daar alleen maar harder door gaan rijden (CROW).

Antwoord:

De rode fietsstroken worden inderdaad verbreed. Het verbreden van de fietsstroken is een optische versmalling van de rijbaan. Uit ervaringen van soortgelijke projecten binnen en buiten de provincie blijkt dat het verkeer daar doorgaans met een lagere snelheid gaan rijden.

2. Punt B, ter hoogte van nr. 27 is nu een fietsoversteekplaats met middengedeelte. In het ontwerp is het middengedeelte weg en het verkeer trekt dan al op van 30 naar 50 km, levensgevaarlijk. Waarom de 30 km zone niet doortrekken?

Antwoord:

Gemeente en provincie hebben besloten naar aanleiding van de reacties het ontwerp op dit punt nogmaals te bekijken en mogelijk op dit punt aan te passen.

3. Tieners zijn met zichzelf bezig en hebben, vanwege de puberteit, geen oog voor snelverkeer het twee richtingenfietspad steek in de kom over naar de andere kant dit niet veilig.

Antwoord:

Gemeente en provincie hebben besloten naar aanleiding van de reacties het ontwerp op dit punt nogmaals te bekijken en mogelijk aan te passen.

4. Richt drie zebrapaden in. Op de Beukenlaan, de Ruurloseweg en de Borculoseweg vlak bij het centrumgedeelte.

Antwoord:

Naar aanleiding van ingekomen reacties gaat de gemeente Lochem in de verdere uitwerking van het ontwerp en in samenspraak met de omgeving kijken naar het eventueel toevoegen van zebrapaden.

Datum
23 september 2025

Zaaknummer
2017-014759

Blad
11 van 19

5.2.5 Snelheid

1. Zijn er metingen die aantonen dat er structureel te hard wordt gereden en is dit de oorzaak van de verkeersonveiligheid?

Antwoord:

In 2023 en 2024 zijn er op de N821 binnen de bebouwde kom van Barchem snelheidsmetingen uitgevoerd ter hoogte van bushalte centrum (km. 0.1) en km. 0.4.

De resultaten van de metingen zijn in onderstaande tabel weergegeven.

V85 (km/h) in kom Barchem (V85 houdt in dat 85% van het verkeer deze snelheid niet overschrijdt)			
locatie	Meting november 2023	Meting juni 2024	1 ^e helft 2024 door middel gegevens TOMTOM data
Km. 0.1	51	55	55
Km. 0.4	60	62	67

Uit de metingen blijkt met name dat de V85 ter hoogte van km. 0.4 62 km/uur bedraagt terwijl hier een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt. Een verklaring hiervoor is dat er op dit deel aan één kant van de weg weinig of geen bebouwing aanwezig is en dat dit wegdeel daarom niet op een bebouwde kom lijkt.

2. Als het om veiligheid gaat, kan er veel meer worden ingezet op het beperken van de snelheid.

Antwoord:

Het uitgangspunt van de herinrichting van Barchem is gebaseerd op het verbeteren van de verkeersveiligheid. De maatregelen zijn afgestemd op de bijbehorende snelheidsregimes. Het beperken van snelheid is niet af te dwingen met meer maatregelen. Ook gedrag speelt hierin een belangrijke rol. Daarnaast is er rekening gehouden met de wensen en eisen vanuit het openbaar vervoer. Te veel drempels zorgen voor een discomfort in de bussen voor zowel buspassagiers als voor de chauffeurs. Het behouden van het openbaar vervoer maakt onderdeel uit van het maatregelenpakket. De vervoerder en de concessieverlener zijn akkoord gegaan met het huidige gepresenteerde ontwerp.

Datum

23 september 2025

Zaaknummer

2017-014759

Blad

12 van 19

3. De verkeersonveiligheid is echt een probleem dat niet wordt opgelost als de snelheid binnen de bebouwde kom op 50 km/u blijft. Het is gebruikelijk na een 60km zone dat er een 30 km zone volgt. Voor de N821 is de wereld op zijn kop: omdat buiten de bebouwde kom 80km/u wordt gereden

Antwoord:

Op de N821 geldt een maximumsnelheid van 80 km per uur. Voor het gedeelte binnen de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. In de plannen blijven beide snelheidsregimes van kracht. Er zijn op korte termijn ook geen plannen om de snelheid op de N821 te verlagen naar 60 km/uur.

Buiten de bebouwde kom geldt voor de Lochemseweg en de Ruurloseweg een maximum snelheid van 60 km. Toch hebben provincie Gelderland en gemeente Lochem besloten om binnen de kom de snelheid niet te verlagen naar 30 km/uur omdat hiervoor ingrijpende veranderingen aan de weginrichting doorgevoerd moeten worden. Voor het gedeelte van de Lochemseweg geldt tevens dat het verlengen van de 30 km zone tot de bebouwde komgrens niet acceptabel is vanuit het perspectief van het openbaar vervoer.

5.3 Welke tips/suggesties voor het concept voorontwerp wilt u nog meegeven?**5.3.1 Algemeen**

1. In de bebouwde kom is er geen verkeersonveiligheidsprobleem, er gebeuren nooit ongelukken.

Antwoord:

Provincie en gemeente delen deze mening niet. Er zijn de afgelopen jaren diverse ongevallen geregistreerd.

2. Dat als de weg binnen de kom GOW-50 de 30 km gedeelte ook GOW-30 wordt en geen ETW. Hetzelfde geldt voor buiten de bebouwde kom dus dan GOW-60 of GOW-80.

Antwoord:

De provincie kent 2 wegcategorieën buiten de bebouwde kom en dat is een Gebiedsontsluitingsweg (GOW) van 100 of 80 km/uur en een Erftoegangsweg (ETW) van 60 km/uur. Een GOW60 wordt alleen in bijzondere situaties toegepast. Voor de provincie geldt dat de N821 niet onder deze bijzondere situatie valt. Voor Barchem hebben provincie en gemeente gekozen voor een ETW30 variant. Dit past beter bij de functie van de weg en bij het centrale plein in Barchem. De gemeente heeft ook aangegeven te willen investeren in een ETW30.

3. 30km zone verder uitbreiden tot de hele kern.

Antwoord:

De afgelopen jaren hebben provincie Gelderland en gemeente Lochem een participatieproces doorlopen met diverse belanghebbenden en stakeholders. Op de laatste bijeenkomsten zijn 5 mogelijke varianten, waaronder een volledige 30 km/zone, voorgelegd aan de vertegenwoordigers van de belangengroepen. Een belangrijke voorwaarde voor een mogelijke variant bleek het behouden van het openbaar vervoer. Uiteindelijk heeft dit geleid tot de gepresenteerde variant met een GOW50/ETW30 en een aantal snelheid remmende maatregelen. De 30km/uur variant bleek vanwege behoud van het openbaar vervoer niet haalbaar.

4. Maak de wegen niet te smal rekening houdende met vrachtverkeer en landbouwverkeer.

Antwoord:

In het ontwerp is rekening gehouden met alle relevante voertuigen die gebruik maken van de weg. De breedte van de weg voldoet hieraan.

5. Naast het verhogen van de verkeersveiligheid ook de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het dorp meenemen in de plannen.

Antwoord:

Het verlagen van de snelheid en het toepassen van snelheidsremmende maatregelen verhoogt de leefbaarheid in het dorp.

6. Maak duidelijke keuzes en laat die dan de basis zijn van het ontwerp, anders zie ik de plannen bij de Raad van Staten belanden.

Antwoord:

Voor het opstellen van dit ontwerp zijn vooraf kaders opgesteld en tijdens het participatieproces zijn door gemeente Lochem en provincie keuzes gemaakt. Deze keuzes zijn ook besproken met en uitgelegd aan de klankbordgroep. Natuurlijk staat het iedere direct betrokken burger vrij om bezwaar te maken tegen eventuele vergunningen of andere procedures. Niet alle bezwaren leiden tot een gang naar de Raad van State. Mocht dit wel zo zijn dan moeten we rekening houden met een vertraging van 2 jaar.

7. Graag ook duidelijk aangeven welke bezwaar, beroep en andere officiële procedures en mogelijkheden er zijn.

Antwoord:

Natuurlijk kan eenieder bezwaar maken op eventuele vergunningen, zoals een kapvergunning of verkeersbesluit.

Ook is het mogelijk dat een BOPA (Buitenplanse OmgevingsPlanActiviteit), voorheen bestemmingsplanwijziging) noodzakelijk is. Het gaat hier om een activiteit in de fysieke leefomgeving die afwijkt van het omgevingsplan, waarin de toegestane functies en regels voor een gebied zijn vastgelegd. Voor een BOPA is een omgevingsvergunning nodig, die de gemeente kan verlenen als de activiteit voldoet aan een 'evenwichtige toedeling van functies aan locaties'.

8. Graag word ik actief op de hoogte gehouden van verdere ontwikkelingen.

Antwoord:

Actuele informatie over het project is nu te vinden op de website van provincie Gelderland, N312: Ruurlo – Lochem.

Nadat de gemeente een definitief besluit heeft genomen over de kom van Barchem gaat de communicatie over naar de gemeente Lochem. Hierover wordt u tijdig geïnformeerd.

9. Betrek de bewoners in het vormgeven van een vervolgon ontwerp waarbij behoud van schoonheid en veiligheid hand in hand kunnen gaan.

Antwoord:

De gemeente Lochem gaat in het vervolgproces de aanwonenden betrekken bij het opstellen van een definitief ontwerp.

5.3.2 Vormgeving inrichting 30 km gebied

1. De overgang van 30 km/u naar 50 km/u zal er naar verwachting toe leiden dat;
 - Auto's ter hoogte van de woning zullen optrekken, wat extra motor- en bandengeluid veroorzaakt.
 - Er meer snelheidsvariatie ontstaat, wat de ervaren overlast en onrust vergroot.
 - Door deze overgangszone in de snelheid verplaatst de overlast zich richting mijn woning in plaats van dat deze afneemt.

Antwoord:

De vormgeving van een drempel of plateau is afhankelijk van de snelheid waarmee er over de drempel wordt gereden. Bij een goed uitgevoerde 30 km drempel is het niet nodig af te remmen of op te trekken. Dit geldt tevens voor 50 km drempels. Wij kunnen niet uitsluiten dat bestuurders dit toch doen uit onwetendheid of omdat ze te hard rijden.

Wel kunnen er ter hoogte van de drempels trillingen optreden die als overlast worden ervaren. Bij de keuze voor de ligging van de drempel of plateau wordt bekeken of er mogelijk schade kan ontstaan aan de woningen in de omgeving van de drempel of plateau.

Datum

23 september 2025

Zaaknummer

2017-014759

Blad

15 van 19

Indien er op dit moment geen drempel voor uw woning bevindt kunt u bovenstaande overlast ervaren.

2. Bij een verlenging van de 30km zone om halverwege de Bergweg en de 5-sprong te zorgen voor zodanige maatregelen of voorzieningen dat de snelheid ook daadwerkelijk laag blijft. Bijvoorbeeld een verhoogde en bredere bushalteplaats (zoals in Harfsen), een zebrapad (locatie zie hierna), wegversmalling en/of "mini" wegverbuiging" zoals in het ontwerp bij de komgrens richting Lochem. Gemotoriseerd verkeer vanaf de 5-sprong richting Lochem heeft namelijk een lange rechte weg voor zich waardoor de verwachting is dat -bij het niet treffen van passende maatregelen- de snelheid aanzienlijk hoger zal zijn dan 30.

Antwoord:

Naar aanleiding van de ingekomen reacties gaan we het ontwerp op dit punt nader bekijken.

3. Centrumdeel, 5-sprong maak er een Engelse rotonde van, zo eentje met een kleine, iets verhoogde cirkel in het midden. Geef daarbij voorrang aan degene die zich op de rotonde bevindt. Daarmee verhoog je de bewustwording van weggebruikers.

Antwoord:

De kruising zoals die nu in het ontwerp staat is op hoofdlijnen gereed. Verdere detaillering vindt plaats bij de nadere uitwerking van het ontwerp. Het definitieve ontwerp van de kruising is nog niet klaar. Een zogenaamde Engelse rotonde vinden we hier niet passend en draagt niet bij aan de verkeersveiligheid.

4. Is het een idee om van de 5-sprong een 4-sprong te maken door bijvoorbeeld de Borculoseweg en de Zwiepseweg samen te laten komen en van daaruit naar het kruispunt te laten lopen.

Antwoord

De kruising zoals die nu in het ontwerp staat is op hoofdlijnen gereed. De gemeente Lochem gaat na vaststelling van de plannen door de gemeenteraad, de verdere detaillering uitwerken. Op dit moment is het definitieve ontwerp van de kruising is nog niet klaar. Het maken van een 4- sprong lijkt ontwerptechnisch niet inpasbaar.

5.3.3 Verkeersveiligheid rijbaan (overig)

1. Mogelijk toch nog drie verkeer remmende maatregelen om de snelheid uit verkeer te halen. Bijvoorbeeld met blauw verkeersbord met witte en rode pijl en aan de andere kant rond bord met rode rand met zwarte en rode pijl.

Antwoord:

Er is gedurende het ontwerpproces een keuze gemaakt om geen wegversmallingen toe te passen. Het toepassen van wegversmallingen (met geregelde voorrang) leidt tot meer optrekkende en afremmende bewegingen en daarmee tot meer verkeerslawaaï en uitstoot van fijnstof. Bovendien is een dergelijke maatregel een belemmering voor het openbaar vervoer.

2. Vanaf de Ruurlose kant op de kruising Ruurloseweg met het Barchvenne een snelheid remmend verhoogd kruispunt plaatsen.

Antwoord:

Er is voor gekozen om in het 50 km/uur deel geen verhoogde verkeersplateaus te plaatsen. We willen een eenduidig beeld bij de inrichting en bovendien kan het verwarring geven in de voorrangsregeling.

3. 30km-zone op de N821 eerder laten beginnen met een fikse drempel, bij de Dennenlaan of Scholtehof.

Antwoord:

De afgelopen jaren hebben provincie Gelderland en gemeente Lochem een participatieproces doorlopen met diverse belanghebbenden en stakeholders. Op de laatste bijeenkomsten zijn 5 mogelijke varianten voorgelegd aan de vertegenwoordigers van de belangengroepen. Een belangrijke voorwaarde voor een mogelijke variant bleek het handhaven van het openbaar vervoer. Uiteindelijk heeft dit geleid tot de gepresenteerde variant met een GOW50/ ETW30 en een aantal snelheidsremmende maatregelen. Het verder uitbreiden van het 30 km/uur gebied is vanwege het behouden van het openbaar vervoer niet haalbaar.

4. Kruispunt Borculoseweg met de Dennenlaan verhoogd kruispunt plaatsen.

Antwoord:

Er is gekozen om in het 50 km/u deel geen verhoogde verkeersplateaus te plaatsen. We willen een eenduidig beeld bij de inrichting en bovendien kan het verwarring geven in de voorrangsregeling.

5. Chicane Ruurloseweg (komgrens Barchem richting Ruurlo)

Het stelt ons teleur dat er bij deze chicane geen enkele aanpassing wordt gedaan. De huidige situatie is er één waarbij het (schoolgaand) fietsverkeer -komend vanuit Ruurlo- vanaf het fietspad direct na de chicane op de rijbaan wordt gevoegd. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties omdat het gemotoriseerd verkeer hier nog een hoge snelheid heeft en minder goed op invoegend fietsverkeer let omdat men bezig is de chicane goed te nemen.

Ons voorstel is om het fietsverkeer -komend vanuit de richting Ruurlo- pas ter hoogte van Ruurloseweg 35 op de rijbaan uit te laten komen. Momenteel ligt hier al een stoep. Die stoep zou eenvoudig omgezet kunnen worden in een fietspad.

Antwoord:

Gemeente en provincie hebben besloten naar aanleiding van de reacties het ontwerp nogmaals te bekijken en mogelijk aan te passen.

6. Bij punt A op de tekening is het te smal. De trekkers zijn 3 meter breed en de maaiers of mestinjecteurs of andere machines zijn tussen de 3.10 en 3.50 meter breed.

Antwoord:

Wij delen uw mening niet. In het ontwerp is rekening gehouden met alle voertuigen waarvoor een ontheffing geldt om op de N312 te rijden.

5.3.4 Fiets en voetgangers maatregelen

1. Het realiseren van een veilige oversteekplaats ter hoogte van de kruising met de Looweg.

Antwoord:

Gemeente en provincie hebben besloten naar aanleiding van de reacties het ontwerp op dit punt nogmaals te bekijken en mogelijk aan te passen.

2. De Fietzersbond stelt zich op het standpunt dat een maximumsnelheid van 30 km per uur de norm dient te zijn in de bebouwde kom; in elk geval op die weggedeelten waar er géén vrijliggend fietspad is.

Antwoord:

Binnen de vastgestelde kaders en beschikbare middelen is dit helaas geen realistische optie. In het ontwerp is er voor gekozen de fietsers meer ruimte te geven door het verbreden van de fietsstroken en de rijloper voor autoverkeer te verkleinen.

5.3.5 Snelheid

1. Het behoud van 80km op de N821 en het terugbrengen van 80km op N312 tussen Barchem en Ruurlo, dit i.v.m. toename gevaarlijke inhaalacties door snelheidsverlaging en behoud buslijnen. Strenger handhaven op snelheid.

Antwoord:

Het handhaven van snelheid op de N821 is geen bevoegdheid van de provincie Gelderland maar van het Openbaar Ministerie. Overigens maakt de N821 buiten de bebouwde kom van Barchem geen onderdeel uit van dit project.

2. Meer maatregelen om 30 km af te dwingen.

Antwoord:

Binnen de gestelde kaders en beschikbare middelen is gezocht naar het meest optimale ontwerp. Provincie Gelderland en gemeente Lochem zijn van mening dat het ontwerp van het 30 km gedeelte voldoende is om deze snelheid af te dwingen.

3. Plaats verkeer remmende maatregelen nabij de overgangszones maar ook voor de rest van de bebouwde kom.

Antwoord:

Binnen de gestelde kaders en beschikbare middelen is gezocht naar het meest optimale ontwerp. Provincie Gelderland en gemeente Lochem zijn van mening dat ten aanzien van snelheidsremmende maatregelen we voor de juiste maatregelen hebben gekozen.

4. Halverwege de Bergweg en de 5-sprong te zorgen voor zodanige maatregelen of voorzieningen dat de snelheid ook daadwerkelijk laag blijft.

Antwoord:

Gemeente en provincie hebben besloten naar aanleiding van de reacties het ontwerp nogmaals te bekijken en mogelijk aan te passen.

5. Een geleidelijke snelheid op en afbouw te creëren.

Antwoord:

Door het instellen van 30 km/uur naar 50 km/uur en vervolgens naar 60 km/uur wordt al een geleidelijke overgang gecreëerd.

6. Door de provincie Gelderland is aangegeven dat de N821 buiten bebouwde kom op termijn ook van 80 naar max 60 zou gaan (net als de N312 nu al is). Het lijkt ons logisch om deze aanpassing tegelijk met de herinrichting van de bebouwde uit te voeren. Buiten 60 en binnen 30 kan Barchem (en Zwiep) aanzienlijk ontlasten van doorgaand voorkeer dat eigenlijk op de Nettelhorsterweg thuishoort.

Antwoord:

De provincie heeft geen plannen om de snelheid op de N821 te verlagen van 80 km/uur naar 60 km/uur. In het verleden is dit wel onderzocht maar uiteindelijk besloten dit niet door te voeren. Een verlaging op dit tracé zal leiden tot verslechtering van de aanrijtijden van het openbaar vervoer. Bestuurlijk is aangegeven dat ten aanzien van de belangrijke openbaar vervoerlijn vanuit Borculo naar Deventer er geen verslechtering van de aanrijtijden mag optreden. Een uitzondering hierop is de bebouwde kom van Barchem, waar een klein deel van de kom is verlaagd naar 30 km/uur met instemming van de busvervoerder en concessieverlener.

Door verbeteringen van de Nettelhorsterweg en het project Schakel Achterhoek-A1 gaat provincie Gelderland ervan uit dat deze maatregelen en de kortere reistijd ervoor zorgen dat het verkeer meer gebruik gaat maken van deze (nieuwe) route.

5.3.6 Fiets en voetgangers maatregelen

1. Veel meer aandacht voor de fietsers

Antwoord:

Door het verbreden van de fietsstroken, het verlagen van de snelheid naar 30 km/u en het toepassen van snelheidsremmende maatregelen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met langzaam verkeer, waaronder fietsers.

2. Denk aan de juiste aanleg van geleide lijnen voor blinden en slechtzienden in elk geval bij de bushaltes en de zebra's

Antwoord:

De gemeente Lochem neemt in de verdere uitwerking van het ontwerp ook de bereikbaarheid van de openbaar vervoersvoorziening en zebra's voor blinden en slechtzienden mee. Dit wordt ook afgestemd met de omgeving.