Vraag en antwoord Verkenning N348 Epse-A1

We hebben de vragen ondergebracht in verschillende thema's. De thema's hebben we hieronder op alfabetische volgorde gezet.

1 Bedrijvenpark A1

Welke maatregelen gaat de gemeente Deventer nemen om meer garantie te geven dat 70% van het verkeer van het bedrijvenpark wordt afgewikkeld via de ontsluiting oost en 30% via N348?

Antwoord:
De gemeente Deventer heeft bij de opzet van het bedrijvenpark rekening gehouden met deze afspraak en de opzet van het bedrijvenpark is daarop gebaseerd.

2 Besluitvorming

Wie nemen er uiteindelijk een besluit over de uitkomst van de verkenning?

Antwoord:
In een stuurgroep zitten bestuurders van de Provincie Gelderland, de gemeente Deventer en de gemeente Lochem. Deze stuurgroep adviseert het college van Gedeputeerde Staten en de colleges van Burgemeester en wethouders. Uiteindelijk nemen Provinciale staten en de gemeenteraden van Deventer en Lochem een besluit over de verkenning.

3 Bouwput

Hoelang gaat de realisatie duren? We zitten als bewoners dan ook nog lange tijd in een bouwput. Dit is voor ons ook een aspect voor onze kijk op deze verkenning.

Antwoord:
De verkenning moet duidelijkheid geven over de beste oplossing voor de problematiek voor het wegvak en de omgeving. De wijze van uitvoering en de overlast die dit tot gevolg heeft zal later duidelijk worden.

4 Ecologie:

In het gebied zijn kamsalamanders aanwezig. Daarnaast is er een verbindingszone voor de das. Houd u hier rekening mee? Hoe staat het met het onderzoek naar deze aspecten?

Antwoord:
De ecologische verbindingszone is bekend en hier wordt rekening mee gehouden. Deze gegevens worden betrokken bij de verkenning. Dit komt aan de orde in stap 3 van de verkenning (effecten in beeld brengen).

5 Fietstunnel Verkenning FN348

Waarom is de fietstunnel en de situering van de fietstunnel geen uitkomst van de Verkenning Epse-A1 in plaats van de Verkenning FN348. Nu is er al een keuze gemaakt ten aanzien van de fietstunnel, nog voordat alle mogelijkheden in beeld zijn in het gebied Epse-A1.

Antwoord:
- Inhoudelijk-technisch: Om ter plaatse een zo hoog mogelijke fietskwaliteit te verkrijgen (en om ook de andere fietsingrepen aan de FN348 beter te kunnen rechtvaardigen) is het een vereiste dat doorgaand fietsverkeer zowel de N339 als de N348 niet gelijkvloers hoeft te

kruisen. Echter; een ongelijkvloerse fietskruising onder de N339 door is niet in te passen in combinatie met de overige fiets- en auto infrastructuur. Dat betekent dat bovenstaande wens alleen bewaarheid kan worden door ten zuiden van de kruising bij Epse een fietstunnel te maken. Daarmee komt de tunnel automatisch buiten de scope van Epse-A1 te liggen en in de scope van de FN348. Voor de nu voorgestelde locatie (zuidzijde huidige Chesterfield-locatie) is gekozen omdat dit tussen Epse en Gorssel de enige locatie is waar een tunnel in te passen is zonder dat er voortuinen en/of woningen voor hoeven te sneuvelen.

- Procesmatig: Het project FN348 is qua proces, uitwerking, financierbaarheid en realiseerbaarheid een stuk verder en zekerder dan Epse-A1. Op dit moment althans. De nu voorgestelde fietstunnel biedt in alle scenario's - of Epse-A1 nu wel of niet tot uitvoering leidt - een duidelijke meerwaarde en kan in dat opzicht dus als een 'no regret' maatregel worden beschouwd.

6 Flessenhalseffect

Loopt na een verruiming van de capaciteit tussen de A1 en Epse het verkeer niet alsnog vast in de richting van Zutphen? Hier moet al het verkeer alsnog naar één rijbaan (flessenhals effect). Of slaat er zo veel verkeer af naar de N339 (door Epse) dat de hoeveelheid verkeer afneemt?

Antwoord:
Het meeste verkeer zit op het wegvak van de N348, tussen de oprit naar de A1 en de afslag naar de N339 (Lochemseweg) bij Epse. Om dit verkeer vlot en veilig af te kunnen wikkelen is een verdubbeling van de rijbanen op de kruisingen nodig. Als gevolg hiervan is ook een verdubbeling van het aantal rijbanen tussen de kruisingen nodig. Vanaf de kruising bij Epse richting Gorssel en viceversa kan het verkeer ook in de toekomst met één rijbaan in beide richtingen worden afgewikkeld, net als in de bestaande situatie. Wij verwachten dan ook geen nieuw flessenhalseffect. Wel is het een feit dat de N348 een drukke weg is die – met of zonder maatregelen tussen Epse en de A1 – door alle ruimtelijke ontwikkelingen nog drukker gaat worden. Er blijven hoe dan ook plekken en momenten waar de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming aandachtspunten zijn die monitoring vereisen.

7 Fietsers en veiligheid

Aandacht voor een veilige fietsroute is erg belangrijk. Zeker ter hoogte van de kruising met Epse. Bekijkt u ook de mogelijkheden voor een tunnel of een brug in plaats van een gelijkvloerse kruising.

Antwoord:
Doorgaand fietsverkeer tussen Deventer en Gorssel/Zutphen wordt bediend met de fietstunnel ten zuiden van de kruising bij Epse, die in het kader van de verkenning FN348 voorgesteld is. In dit voorstel hoeven deze doorgaande fietsers de N348 niet langer gelijkvloers over te steken. Binnen de verkenning N348 Epse-A1 bekijken we de mogelijkheden om ook de fietsverbinding naar Epse (en verder) en naar het Bedrijvenpark zo vlot en veilig mogelijk te maken. We bekijken hierbij ook de mogelijkheid van ongelijkvloerse fietsoversteken. Hoe haalbaar dit is, is op dit moment nog onzeker.

8 Flitspalen

Waarom wordt er niet eerst gewerkt met flitspalen om de snelheid te reguleren?

Antwoord:
De provincie Gelderland gaat niet over de handhaving van maximumsnelheden met flitspalen of trajectcontroles. Daar is het openbaar ministerie verantwoordelijk voor. Tegelijkertijd zijn er ook aanpassingen aan de weg nodig om de hoeveelheid verkeer in de toekomst op een verantwoorde en veilige manier af te kunnen wikkelen.

9 Geluid, wegverkeerslawaai, prognoses verkeer

Wordt er gewerkt met berekeningen/modellen of metingen?

Antwoord:
Beide. Er worden berekeningen gemaakt op basis van verkeersprognosemodellen maar deze zijn juist weer mede gebaseerd op metingen, zowel van verkeersbewegingen als demografische waarden (inwoneraantallen, arbeidsplaatsen etc.). Hiermee wordt de groei van het verkeer doorgerekend. Informatie over de ontwikkeling van het verkeer prognoses kunt u vinden op geldersverkeer.nl, maar kunnen we ook verstrekken. Deze cijfers vormen ook het uitgangspunt voor het onderzoek.

10 Geluidsonderzoek

Hoe staat het met het geluidsonderzoek en de verdieping van de vastgestelde grenswaarde van de woningen gevestigd aan de N348?

Antwoord:
Een onderdeel van het onderzoek is het in beeld brengen van alle effecten die veroorzaakt worden door de varianten. Het aspect geluid wordt hierbij opnieuw onderzocht. Dit maal op basis van de verkeersprognoses van 2035 waarbij er sprake is van meer verkeer dan in het eerder onderzoek. Daarmee verwachten we zorgvuldig met de leefomgeving om te gaan.

11 Ideevorming verkeerkundige oplossingen

Waar moeten we vooralsnog aan denken bij verkeerskundige oplossingen?

Antwoord:
In dit stadium onderzoeken we op basis van prognoses, ontwerprichtlijnen en verkeerskundige expertise wat er verkeerskundig nodig is om een goede en veilige doorstroming van het verkeer mogelijk te maken. Daarbij houden we rekening met de te verwachten groei van het verkeer, mede als gevolg van nieuwe ontwikkelingen. Op basis hiervan is geconstateerd dat de kruisingen bij de afslag Epse en bij de oprit naar de A1 aangepast moeten worden om de capaciteit en daarmee de doorstroming te verbeteren. Dit geldt ook voor de nieuw aan te leggen kruising die nodig is om een deel van het verkeer van en naar het Bedrijvenpark A1 te ontsluiten.

Hieronder onze voorlopige antwoorden op vragen over mogelijke verkeerskundige oplossingen. We weten pas welke verkeerskundige oplossingen het meest optimaal zijn als de verkenning en alle daarbij behorende onderzoeken zijn afgerond.

a. Wat betekent dit voor de weggedeelten tussen de kruisingen?
   Antwoord:
   We gaan er in dit stadium van het onderzoek vanuit dat een verdubbeling van de capaciteit nodig is. Dat betekent twee rechtdoor gaande rijstroken in beide richtingen.

b. Waarom naar 4-baans en niet naar 3-baans, volgens een wisselstrookprincipe?

Antwoord:
Bij de kruisingen bij Epse en bij het Bedrijvenpark A1 zijn in beide rechtdoor gaande rijrichtingen 2 rijstroken nodig, zowel in de ochtendspits als avondspits. De onderlinge afstanden tussen de kruisingen zijn te klein om nog iets met het wisselstrookprincipe te kunnen doen. Ervaringen elders leren bovendien dat het storingsgevoelig is, verwarring oproept bij weggebruikers en openstelling afhankelijk is van weersomstandigheden (mist e.d.).

c. Kruisingen: stoplichten of rotondes?

Antwoord:
We gaan nu uit van kruisingen met verkeerslichten. Ook rotondes zijn beschouwd, maar deze vallen om meerdere redenen af. Omdat hier sprake is van drie kruispunten met een korte tussenliggende afstand is de kans op terugslag bij rotondes groot waardoor de verkeersafwikkeling in het gedrang kan komen. Met verkeerslichten kunnen we de doorstroming van het verkeer beter reguleren (groene golf). Bovendien vragen rotondes om meer ruimte.

d. Wat gaat er gebeuren met de aansluitingen van de Braamweg en de Kletterstraat op de N348?

Antwoord:
Om het oprijden gemakkelijker en veiliger te maken wordt onderzocht of deze ontsluitingswegen een veilige verbinding kunnen krijgen op één van de kruisingen.

e. Wat gebeurt er met de uitritten die tussen Epse en de A1 rechtstreeks op de N348 ontsluiten?

Antwoord:
Deze kunnen in de toekomst niet langer rechtstreeks ontsluiten en zullen via een parallel- en/of zijweg ontsloten worden op de N348. De verwachte hoeveelheid verkeer, en de maatregelen die nodig zijn om dit vlot en veilig te kunnen verwerken, maken het onverantwoord om uitritten direct aan de N348 te behouden.

12 Klankbordgroep

Waarom zitten er geen bewoners(groepen) in de klankbordgroep?

Antwoord:
In de klankbordroep zitten partijen die vanuit een collectief deelbelang een advies kunnen geven. Zoals de dorpsraad, de Fietsersbond of LTO. Zij adviseren vanuit hun achtergrond en/of professionaliteit. We hebben ervoor gekozen geen bewoners, bewonersgroepen of individuele ondernemers te vragen voor de klankbordgroep, omdat hun belangen tegenstrijdig kunnen zijn. We denken dat een constructief en goed overleg wordt bemoeilijkt als we bewoners of ondernemers met tegenstrijdige belangen vragen om met elkaar in gesprek te gaan. Dat betekent niet dat we hun inbreng niet serieus nemen. We voeren persoonlijke gesprekken, zodat iedereen zich ook vrij voelt om te zeggen wat hij/zij wil. Op die manier kunnen we ook de privacy van belanghebbenden beter borgen.

De inbreng van de klankbordgroep en de inbreng van bewoners(groepen) weegt niet zwaarder in de afweging en de keuzes die provincie en de gemeenten straks moeten maken.

13 N348 langs het spoor

Waarom wordt er niet alsnog gekozen voor een het doortrekken van de N348 bij Eefde naar het spoor richting de A1 bij Deventer? Een dergelijke oplossing is wat u betreft het meest toekomstbestendig.

Antwoord:
De oplossing voor een nieuwe weg langs het spoor is inderdaad eerder onderzocht en er is besloten om deze mogelijkheid niet verder te onderzoeken. Een onderzoek naar deze oplossing maakt dan ook geen deel uit van onze opdracht voor deze verkenning. Het uitgangspunt van de provincie is om eerst te onderzoeken of de groei van het verkeer op bestaande wegen kan worden opgelost, voordat er naar andere oplossingen wordt gekeken.

14 Onderhoud weg

De uitvoering van maatregelen laat nog geruime tijd op zich wachten. Wordt de weg tussentijds wel onderhouden?

Antwoord:
Noodzakelijk onderhoud wordt gedaan.

15 Onteigening

Zijn er plannen om vierkante meters grond te onteigenen van particulieren en ondernemingen gevestigd aan de N348, Deventerweg?

Antwoord:
In dit stadium van het onderzoek speelt de vraag over eventuele aankoop of onteigening van gronden niet. Daarvoor is het te vroeg. We gaan ervan uit dat de besturen van de provincie en de gemeenten Deventer en Lochem voor het eind van dit jaar een besluit over de verkenning en daarmee over een voorkeursvariant kunnen nemen.

16 Oprijdbaarheid N348

Het is steeds moeilijker om de provinciale weg met de auto op te rijden. Dit kan ook leiden tot verkeersonveilige situaties. Er is eerder geprobeerd m dit te vergemakkelijken met behulp van de regulering van de stoplichten/VRI's. Dit is niet gebeurd/gelukt. Wat wordt hieraan gedaan?

Antwoord:
De zgn. 'peloton vorming' die door verkeerslichten ontstaat kan aanwonenden inderdaad de mogelijkheid bieden om, tussen de pelotons door, de weg op/af te rijden. Echter; wanneer de maximale capaciteit van een verkeerslichtenkruising bereikt wordt heeft dat tot gevolg dat de pelotons in elkaar overlopen, en er steeds minder hiaten zijn om nog in/uit te kunnen voegen. Het alsnog creëren van deze hiaten in de afstelling van de verkeerslichten zou onherroepelijk leiden tot extra filevorming, plus de negatieve bijeffecten daarvan (leefbaarheid, sluipverkeer, roodlichtnegatie). Bij de huidige verkeerslichten is het dan ook niet mogelijk om het in-/uitrijden van de woningen te vergemakkelijken. Uitritten kunnen in de toekomst niet langer rechtstreeks ontsluiten en zullen via een parallel- en/of zijweg ontsloten worden op de N348. De verwachte hoeveelheid verkeer, en de maatregelen die nodig zijn om dit vlot en veilig te kunnen verwerken, maken het onverantwoord om uitritten direct aan de N348 te behouden.

17 Overlast (trillingen en geluid)

Gaat u de effecten van trillingen en geluid onderzoeken en zo veel mogelijk beperken? Kijkt u voor wat betreft de trilling ook naar de fundering van de weg en niet alleen naar het wegdek? Zijn er geluidswerende voorzieningen denkbaar? Veel woningen langs dit deel van de N348 hebben de hogere of toelaatbare grenswaarde al bereikt. Hoe gaat u hiermee om?

Antwoord:
We zullen de effecten van trillingen en geluid onderzoeken, evenals de mogelijk te treffen voorzieningen. Waarbij we ook kijken naar de beschikbare fysieke ruimte om voorzieningen te treffen.

18 Oversteken voetgangers en fietsers

Gelet op de hoeveelheid verkeer is oversteken gevaarlijk. Ook de bushaltes zijn moeilijk veilig te bereiken. Wat wordt hieraan gedaan?

Antwoord:
Het veilig kunnen kruisen van de N348 voor fietsers is rand voorwaardelijk bij de uit te werken varianten. Voor voetgangers wordt gekeken waar de meest gebruikte looproutes liggen, bijvoorbeeld van/naar bushaltes.

19 Parallelweg Deventerweg

De parallelweg of ventweg ontsluit de woningen en wordt gebruikt door fietsers en wandelaars. Dit leidt tot gevaarlijke situaties. Er is bovendien geen stoep voor wandelaars. Hoe wordt hiermee omgegaan?

Antwoord:
Bij iedere verkeersvoorziening kijken we of het verwachte gebruik de benodigde ruimte rechtvaardigt.

20 Rondweg Lochem

Wat is de invloed van maatregelen op de N332 Lochem?

Antwoord:
Wat de effecten zijn van de maatregelen die worden genomen op N348 tussen Epse en de A1 worden beschouwd in de verkenning.

21 Ruimtelijke kwaliteit en groene inpassing

Wordt er rekening gehouden met de ruimtelijke en groene kwaliteiten in de omgeving?

Antwoord:
Een onderdeel van het uit te werken integraal ontwerp is de inpassing in de omgeving. Hiervoor zal een landschapsvisie worden opgesteld. De ruimtelijke (groene) kwaliteit kan op gespannen voet komen te staan met maatregelen die overlast beperken, zoals het vervallen van ‘vrij zicht’ bij een geluidwerende voorziening.

22 Samenhang Verkenning FN348

Hoe verhoudt deze verkenning zich tot de Verkenning FN348?

Antwoord:
De Verkenning N348 Epse-A1 hangt samen met de verkenning voor de FN348. Die verkenning gaat over de fietsroute Epse-Zutphen (F348) in combinatie met oplossingen voor knelpunten op dit deel van de provinciale weg (N348).

De Verkenning FN348 komt in een afrondende fase. Er is één voorstel voor de fietsroute en de N348 gereed. Voor dit voorstel is in februari een consultatieronde georganiseerd. De termijn om te reageren liep t/m 1 maart 2023. De provincie en gemeenten Deventer, Lochem en Zutphen betrekken alle reacties bij hun besluitvorming over De Verkenning FN348. Als de overheden besluiten verder te gaan met het voorstel, wordt dit verder uitgewerkt. Naar verwachtingen kan er op zijn vroegst in 2025 met de uitvoering worden gestart.

Het streven is ook over de Verkenning N348 Epse-A1 dit jaar besluitvorming te laten plaats vinden. Zodat ook de maatregelen voor dit deel van de N348 verder kunnen worden uitgewerkt.

23 Snelheid, één gemiddelde Deventer-Zutphen

Waarom niet één gemiddelde snelheid tussen Deventer en Zutphen? Waarom wel eventueel een snelheid van 60 km/u op het wegvak Eefde-Gorssel en niet op dit deel van de N348?

Antwoord:
Wat betreft de verschillende snelheden tussen Deventer en Zutphen:
Het klopt dat er veel snelheidswisselingen zijn op de N348 tussen Zutphen en Deventer, maar dit hoeft geen probleem te zijn zolang het per wegvak maar duidelijk is wat de maximumsnelheid is, en dat deze ondersteund wordt door de weginrichting en het omgevingsbeeld. Op de N348 zijn de snelheidswisselingen inherent aan de inrichting van de omgeving:

- Op de rondweg Eefde en tussen Gorssel en Epse is het omgevingsbeeld open en zijn er weinig tot geen erfaansluitingen en zijwegen. Op deze wegen zien we a) geen reden om af te wijken van de gangbare maximumsnelheid op dit type wegen (80km/u) en b) is het ook niet mogelijk om de weg zodanig in te richten dat het zo geloofwaardig overkomt voor automobilisten dat zij zich er ook aan houden;
- Op het wegvak tussen Eefde en Gorssel is het omgevingsbeeld gesloten / bebost en zijn er juist wel veel erfaansluitingen. Hier zien we redelijkerwijs geen mogelijkheid om de gangbare maximumsnelheid van 80 km/u op veilige wijze aan te houden.
- In de bebouwde kom van Gorssel geldt 50km/u, wat in juridisch opzicht ook vrijwel de enige mogelijke snelheidsklasse is op wegen met deze functie binnen de bebouwde kom.

Enkele redenen dat 60km/u tussen Eefde en Gorssel wordt overwogen zijn de vele ongevallen bij uitritten en de mogelijkheid tot behoud van de vele bomen aan de weg. Het verschil met het wegvak Epse-A1 is a) dat de hoeveelheid verkeer tussen Epse en de A1 veel groter is, b) er tussen Eefde en Gorssel geen sprake is van een huidig/toekomstig fileprobleem dat de aanleg van extra rijstroken noodzakelijk maakt. Tussen Epse en de A1 zou de combinatie van extra rijstroken (2 per rijrichting) in combinatie met 60km/u niet geloofwaardig zijn.

Wat betreft de snelheid op het stuk Epse – A1:
In principe komen voor een provinciale weg buiten de bebouwde kom met meerdere rijstroken per richting twee snelheden in beeld, namelijk 70 km/u en 80 km/u. Uit de verkenning moet blijken welke het moet worden. Eén gemiddelde snelheid is niet mogelijk.

24 Snelheden en doorstroming

Graag uitleg geven over de inrichting principes; wat wij vreemd vinden is dat op N348 tussen de Al en Epse men streeft naar een betere doorstroming en dat men daarna maatregelen neemt die de doorstroming verminderen zoals het verlagen van de maximale snelheid op de N348 tussen Eefde en Gorssel naar 60 km en in het verleden is dit zelfde ook gebeurd op de Lochemseweg na Epse. Ook liggen er plannen om de maximale snelheid in het centrum van Epse op de Lochemseweg terug te brengen naar 30 km.

Antwoord:
De verschillende maximum snelhedenmaximumsnelheden op andere delen van de N348 tussen Deventer en Zutphen kennen hun eigen afweging die mede is gebaseerd op geldende verkeerswet- en regelgeving. Enkele redenen dat 60km/u tussen Eefde en Gorssel wordt overwogen zijn de vele ongevallen bij uitritten en de mogelijkheid tot behoud van de vele bomen aan de weg. Het verschil met het wegvak Epse-A1 is:

a. Dat de hoeveelheid verkeer tussen Epse en de A1 veel groter is;
b. Het wegvak tussen Epse en de A1 om een constantere weginrichting vraagt en meer capaciteit nodig heeft;
c. Er tussen Eefde en Gorssel geen sprake is van een huidig/toekomstig fileprobleem dat de aanleg van extra rijstroken noodzakelijk maakt. Tussen Epse en de A1 zou de combinatie van extra rijstroken (2 per rijrichting) in combinatie met 60km/u niet geloofwaardig zijn.

De Lochemseweg valt buiten de Verkenning N348 Epse-A1. Uiteraard vindt er wel afstemming plaats in verband met de aansluiting van de N348 op de Lochemseweg. De gemeente Lochem werkt aan een burgerinitiatief om de kom van Epse een verblijfsklimaat te geven en de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Deze wens vanuit het dorp is jaren geleden aangedragen en wordt in 2023 uitgevoerd. De gemeente Lochem heeft in haar verkeer- en vervoerbeleid opgenomen dat we streven naar prettige verblijfsgebieden in de bebouwde kommen binnen de gemeente Lochem met een snelheid van maximaal 30 km/u t.b.v. verkeersveiligheid en leefbaarheid. In Epse wordt in het derde kwartaal een deel voorzien van nieuwe inrichting. De rest van de kom van Epse wordt door de gemeente in samenspraak met de provincie nader beschouwd.

25 Stappen 1 en 2 van de verkenning

Hoever staat het met stap 1 en 2 van de verkenning?

Antwoord:
We hebben de inventarisatie (stap 1) nagenoeg afgerond. Dat betrof een verkeerskundige analyse. Daarbij hebben we gekeken naar verkeersprognoses en de te verwachten impact van nieuwe ontwikkelingen. Tegelijkertijd hebben we gesproken met (groepen) bewoners, hen nader geïnformeerd en opgehaald hoe men de ontwikkeling van dit deel van de N348 ziet. We zetten nu stap 2, de ontwikkeling van varianten. Het gaat hier om varianten die vanuit verkeerskundig oogpunt zouden kunnen werken. Zonder dat daarbij al rekening is gehouden met de effecten op de omgeving (stap 3). We willen met bewoners in gesprek over deze varianten.

26 Trilling

Er wordt door bewoners steeds meer trilling ervaren als gevolg van het wegverkeer. Sinds de rondweg bij Eefde in gebruik is genomen lijkt dit alleen maar verder te zijn toegenomen. Niet alleen in de woning, maar tot achter in de tuinen van de woningen wordt trilling ervaren. Word het aspect trilling ook onderzocht en wat er gedaan kan worden om dit te beperken.

Antwoord:
Ja, het aspect trilling wordt in de verkenning meegenomen als onderzoeksaspect.

27 Tunnelbak Epse-A1

Is een tunnelbak voor dit deel van de N348 realiseerbaar en haalbaar?

Antwoord:
Op de realiseerbaarheid en haalbaarheid van een tunnelbak komen we een volgende keer terug. Op voorhand merken we wel op dat dit een zeer ambitieuze oplossing is. Een tunnelbak vraagt om een afzonderlijk netwerk van wegen naast de tunnel om woningen en Epse te ontsluiten. Dit kosten heel veel ruimte.

28 Veiligheid verkeer N348

Hoe wordt de veiligheid op de N348 geborgd. De bermen zijn te smal. Bij een ongeluk of calamiteit is het verkeer op de ventweg en zijn de woningen in gevaar. Zeker bij een snelheid van 80 km/u.

Antwoord:
Verkeersveiligheid is een samenspel van inrichting, gebruik en gedrag. Veiligheid voor alle typen verkeersdeelnemers is uitgangspunt bij het uitwerken van de varianten. Dit vertalen we door in de uit te werken ontwerpen door te werken met ontwerprichtlijnen. Deze beschrijven onder andere hoe breed bermen per wegtype en snelheidsklasse moeten zijn om de ongevalskans te verkleinen. En welke aanvullende voorzieningen te treffen op het moment dat een berm niet breed genoeg gemaakt kan worden.

29 Verbreding A1 en afwezigheid provincie Gelderland

Algemeen: In 2020 en 2021 werd de A-1 verbreed door Rijkswaterstaat in het kader daarvan moest ook de N348 worden aangepakt als aan en afvoerweg. In de jaren voorafgaand aan de uitbreiding hebben buurtbewoners het initiatief genomen om met diverse belanghebbende partijen het overleg te starten om invloed uit te oefenen op de plannen.

Bij het overleg waren de volgende partijen aanwezig t.w. Rijkswaterstaat, provincie Gelderland, provincie Overijssel, Gemeente Lochem, gemeente Deventer en een delegatie van de buurt. De beide provincies werden vertegenwoordigd door de beide gemeentes. Met deze genoemde partijen werden de bestaande plannen aangepast en uiteindelijk conform uitgevoerd. Zoals nu de N348 tussen de A-1 en de Braamweg is uitgevoerd daar zijn de genoemde partijen het over eens geworden, dus ook de provincie Gelderland. Het enige wat in een later fase zou worden uitgevoerd is een VRI bij de kruising van het bedrijvenpark en de Braamweg. Is het niet lichtzinnig om binnen twee jaar naar realisatie een verkenning te starten en hebben we dan niet te maken met onbehoorlijk bestuur en verkwisten van gemeenschapsgeld?

Antwoord:
Wij begrijpen uw frustratie. Dit deel van de N348 had eerder integraal in samenhang met de aanpassingen die al zijn gerealiseerd kunnen worden onderzocht en uitgevoerd. Provincie

Gelderland had hier een actievere rol in kunnen spelen. Tegelijkertijd leidt de verbreding van de A1 tot meer verkeer op de N348. Daarnaast zijn er andere ontwikkelingen die leiden tot een toename van het verkeer, met name op dit deel van de N348. In het bijzonder de ontsluiting van het bedrijvenpark A1. We zien dan ook nu de noodzaak om te onderzoeken hoe we op de N348 tussen de oprit naar de A1 en de kruising bij Epse een vlotte en veilige doorstroming van verkeer in de toekomst (2035) kunnen bewerkstelligen.

30 Verkeerstellingen en -prognoses

Mogen wij beschikken over recente verkeerstellingen- en prognoses?

Antwoord:
Informatie over de ontwikkeling van het verkeer kunt u vinden op www.geldersverkeer.nl. Deze cijfers vormen ook het uitgangspunt voor het onderzoek. Maar, wij zullen de gegevens die we gebruiken voor de verkenning delen op de webpagina die hoort bij de Verkenning N348 Epse-A1.

31 Zichtlijn zichtwal

Hoe staat het met het ontwerp t.o.v. de antizichtwal en de daarbij behorende zichtlijn die nodig was om veiligheid te creëren?

Antwoord:
In het ontwerp zullen wij alle aansluitingen toetsen op het noodzakelijk zicht om zo de verkeersveiligheid te borgen. Zo ook bij de zichtwal.

32 Zichtwal

Wordt de grond-of zichtwal behouden?

Antwoord:
Behoud van de zichtwal is geregeld in het bestemmingsplan voor het Bedrijvenpark A1. Behoud van de zichtwal is het uitgangspunt bij de ontwikkeling van verkeerskundige varianten (stap 2). Vervolgens wordt bij stap 3 (effecten op de omgeving) en stap 4 (ontwikkeling voorkeursvariant) duidelijk of behoud van de zichtwal het uitgangspunt blijft.