



Reactienota

Omgevingsconsultatie project FN348

Wegvakken Epse-Gorssel (voorontwerp), Gorssel
(voorontwerp) en Eefde-Noord (schetsontwerp)



Status : Definitief
Datum : 18 december 2025
Projectmanager : Frans Verboom

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Maatregelen FN348.....	5
1.3	Aanpak omgevingsconsultatie	5
2.	Alle wegvakken.....	7
2.1	F348: Verkeersveiligheid en verlichting	7
2.2	F348: Landschappelijke inpassing en bomen	7
2.3	N348: Geluidhinder.....	8
2.4	FN348: Belang en samenhang maatregelen.....	8
3.	Wegvak Epse-Gorssel	11
3.1	Impact particuliere en landbouwgronden.....	11
3.2	Deventerweg (parallelweg) - Bolmansweg	11
3.3	Fietstunnel	13
3.4	Fietstunnel - Hassinklaan.....	15
3.5	Kruising Hankweg-N348-Hassinklaan.....	15
3.6	Hassinklaan - Dommerbeek.....	16
4.	Wegvak Gorssel.....	18
4.1	Kruising/oversteek Veerweg-Dommerholtsweg.....	18
4.2	Verschuiving fietspad ter hoogte van Deventerweg 14a, 16 en 18	19
4.3	Kruising N348-Elfuursweg.....	20
4.4	Inrichting parallelwegen	21
4.5	Aansluiting Hoofdstraat Noord.....	22
4.6	Inpassing fietspad achterzijde woningen Hoofdstraat-Noord	23
4.7	Inpassing fietspad ter hoogte van woon-zorgcomplex.....	24
4.8	Oversteek Groeneweg	25
4.9	Inpassing fietspad ter hoogte van Nijenbeeksepad.....	26
4.10	Aansluiting Hoofdstraat-Zuid	27
4.11	Uitstraling en ruimtelijke kwaliteit.....	27
5.	Wegvak Eefde-Noord.....	29
5.1	Bewonersbijeenkomst 1 september 2025.....	29
5.2	Nieuwe inrichting verwarrend	29
5.3	Alternatieve route F348	29
5.4	Vrij liggend fietspad.....	29
5.5	Profiel fietsvriendelijke inrichting	29
5.6	Aansluiting op rotonde	30
5.7	Verkeersremmende maatregelen	31

5.8 Kruisingen Teenkweg en Julianalaan	32
5.9 Voetpaden.....	32
5.10 Spoorwegovergang	32
5.11 Landbouwverkeer rondweg	33
5.12 Verlichting	33
5.13 Boomspiegels	33
6. Vervolgproces	34
6.1 Uitwerking ontwerpen	34
6.2 Planning	34

1. Inleiding

In deze nota leest u onze reactie op de opbrengst van de omgevingsconsultatie over de voorontwerptekeningen voor de wegvakken Epse-Gorssel en Gorssel en het schetsontwerp voor het wegvak Eefde Noord. In september 2025 zijn deze ontwerpen gereed gekomen en kon iedereen hierop reageren.

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

Helaas is het nog niet gelukt om op alle reacties een antwoord te geven. Waar dat aan de orde is geven we dat aan. We komen hierop terug in de eerste helft van 2026. In het bijzonder geldt dit voor de vragen en reacties op het schetsontwerp voor het wegvak Eefde-Noord. Het vraagt meer tijd om op deze reacties een gedegen antwoord te geven. In deze reactienota hebben we van de reacties op de plannen voor dit wegvak alleen een samenvatting gemaakt.

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

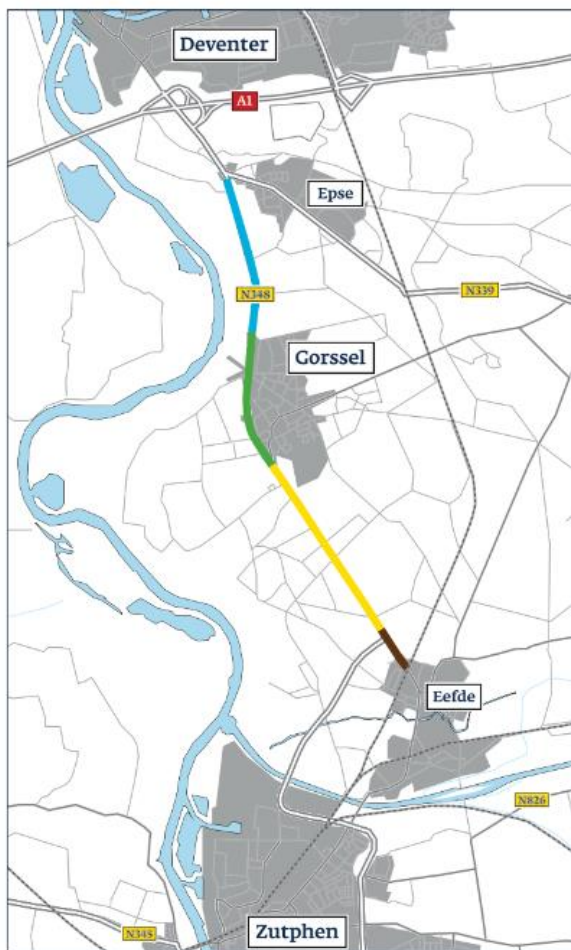
1.1 Aanleiding

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

In 2023 hebben we de verkenning afgerond om tot één samenhangende oplossing te komen voor de F348 en de N348. De provincie en de drie gemeenten stemden toen in met een pakket maatregelen en stelden hiervoor financiële middelen beschikbaar. Hoewel bleek dat een 'hoogwaardige fietskwaliteit' op het overgrote deel van de route niet haalbaar was, zullen de maatregelen wel leiden tot een vlottere doorstroming van het fietsverkeer.

In 2024 zijn we gestart met de uitwerking van de maatregelen in concrete wegontwerpen. In 2025 is de uitvoering van het wegvak Gorssel-Eefde gestart. Inmiddels is de eerste fase uitgevoerd (van de rotonde bij Eefde tot Quatre Bras). In het voorjaar van 2026 voeren we de tweede fase uit (van Quatre Bras tot de stoplichten bij Gorssel). Tegelijkertijd zijn we gestart met de voorbereiding van de ontwerpen voor de overige wegvakken. Dit heeft geleid tot voorontwerptekeningen voor de wegvakken Epse-Gorssel en Gorssel en een schetsontwerp voor het wegvak Eefde-Noord.

1.2 Maatregelen FN348



Maatregelen FN348

Epe-Gorssel

- Een fietstunnel ten zuiden van Epe ter hoogte van de Kratonweg.
- Een nieuw 2-richtingen fietspad (verschoven én verbreed) tussen de fietstunnel bij Epe 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

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 Epe, 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:

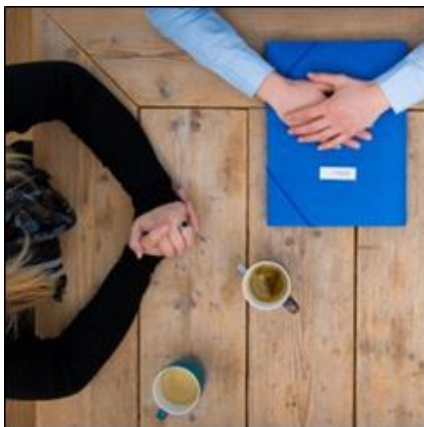
- de voorontwerptekeningen en visualisaties voor de wegvakken Epse–Gorssel en Gorssel;
- de schetsontwerptekening voor het wegvak Eefde–Noord.

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 – Gorssel
- Dinsdag 30 september – Gorssel
- Dinsdag 7 oktober – 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. Alle wegvakken

2.1 F348: Verkeersveiligheid en verlichting

Verkeersveiligheid

Enkele bewoners:

Er is zorg over het gebruik van speedpedelecs op het fietspad. Het fietspad moet veilig blijven voor kinderen, ouderen en andere fietsers. Deze zorg geldt voor het hele traject.

Onze reactie:

We begrijpen de zorgen die hierover bestaan. We willen het gebruik van het fietspad stimuleren, vooral voor woon-werkverkeer. Dat vraagt om alert gedrag van alle gebruikers: zowel van snellere fietsers als van mensen die rustiger rijden. Voor speedpedelecs geldt op (brom)fietspaden binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/u. Wanneer deze snelheid wordt overschreden, moet hiertegen handhavend worden opgetreden. Dit is een taak van de politie en het Openbaar Ministerie.

Verlichting

Fietsersbond:

Zorg voor goede verlichting in de tunnel. Zorg ook voor dynamische verlichting langs de route, zoals bij de FN344 (Apeldoorn–Deventer). Pas daarnaast kantbelijning toe, omdat het fietspad tussen Epse en Gorssel verder van de rijbaan komt te liggen.

Onze reactie:

Er komt een verlichtingsplan voor het hele traject. Daarbij volgen we ons beleid voor de verlichting langs doorfietsroutes. We kijken daarbij welke verlichting nodig is. We onderzoeken of de bestaande verlichting genoeg is of dat we aanpassingen moeten doen. In de fietstunnel plaatsen we in ieder geval goede verlichting. Daarnaast verwachten we dat er tussen Epse en Gorssel extra verlichting langs het fietspad nodig is, omdat het nieuwe fietspad verder van de weg komt te liggen.

Over dynamische verlichting langs de route kunnen we nu nog geen uitspraak doen. We onderzoeken wel of dit mogelijk en wenselijk is.

We kijken ook naar kantbelijning. We onderzoeken of kantbelijning wenselijk is op de wegvakken Epse–Gorssel en Gorssel.

2.2 F348: Landschappelijke inpassing en bomen

Enkele bewoners en gebruikers:

Een goede landschappelijke inpassing van het fietspad is heel belangrijk. Bomen of boomstructuren moeten behouden blijven of uitgebreid worden.

Onze reactie:

Bij de aanleg van het nieuwe fietspad besteden we veel aandacht aan de kwaliteit van de omgeving.

Bestaande bomen en ander groen kunnen grotendeels worden behouden. Een beperkt aantal bomen kan helaas niet worden behouden; hiervoor planten we elders in het gebied nieuwe bomen.

Naast behoud van groen kijken we hoe we het landschap verder kunnen versterken, onder andere door het aanplanten van hagen, struweel en nieuwe inheemse bomen. Deze bieden voedsel- en schuilplekken voor

vogels en insecten. De bermen worden ingezaaid met kruidenrijk grasland, wat zorgt voor een aantrekkelijk leefgebied voor bijen, vlinders en vogels en zo de biodiversiteit vergroot. We onderzoeken ook de kansen voor ecologische maatregelen, zoals voorzieningen voor marterachtigen.

Tussen Epse en Gorssel realiseren we een veilige en groene route die zoveel mogelijk aansluit bij het bestaande landschap. Het fietspad volgt de natuurlijke lijnen en behoudt belangrijke zichtlijnen en open gebieden, zoals richting de Epserenk en de Dommerbeek.

Langs het wegvak Gorssel kunnen nagenoeg alle bomen en hagen worden behouden, ook bij de inpassing van het fietspad ter hoogte van de tuinen/woningen aan de Hoofdstraat 1 t/m 7 en Kerkstraat 8 t/m 12a. We plaatsen langs dit wegvak ook nieuwe bomen, struweel en gemengde inheemse hagen. Dit doen we met oog voor het zicht op de Gorsselse Enk, waar mogelijk ook voor aanwonenden. De nieuw hagen vormen een natuurlijke scheiding tussen fietspad en rijbaan en dragen daarmee bij aan comfort en beleving van de fietsers, passend bij het dorpse karakter van Gorssel.

2.3 N348: Geluidhinder

Meerdere bewoners:

Wat wordt er gedaan aan de geluidhinder als gevolg van het wegverkeer. Wordt er wel voldaan aan wettelijke normen? Zijn geluidwerende voorzieningen denkbaar?

Onze reactie:

We begrijpen dat geluidhinder voor aanwonenden een blijvend punt van zorg is. Tegelijkertijd verwachten we niet dat dit project op basis van de provinciale regelgeving voor verkeersgeluid in aanmerking komt voor geluidwerende voorzieningen langs de N348 tussen Epse en Eefde.

2.4 FN348: Belang en samenhang maatregelen

Belang F348

Enkele bewoners:

De realisatie van de F348 is niet nodig. Het geld kan volgens betrokkenen beter aan andere zaken worden uitgegeven, zeker in een tijd waarin veel voorzieningen onder druk staan. Binnen het project worden drie maatregelen genoemd die volgens hen geen toegevoegde waarde hebben: de fietstunnel, de verbreding en verlegging van het fietspad tussen Epse en Gorssel en het nieuwe stuk fietspad tussen de Hoofdstraat Noord en Hoofdstraat Zuid in Gorssel. Bovendien leeft de zorg dat deze ingrepen het landschap aantasten. Daarbij wordt verwezen naar eerdere ontwikkelingen, zoals het bedrijventerrein langs de A1, waarbij volgens hen ook waardevol landschap is verdwenen. Ook wordt gesteld dat een mooi en een sterk ontwerp óók mogen wegen en niet automatisch ondergeschikt hoeven te zijn aan technische doelmatigheid.

Onze reactie:

We willen met dit project het gebruik van de fiets stimuleren. Tegelijk pakken we knelpunten op de N348 aan, zodat het verkeer veiliger en overzichtelijker wordt. Er liggen geen andere motieven aan dit project ten grondslag.

We begrijpen dat er bewoners zijn die het huidige fietspad tussen Epse en Gorssel breed genoeg vinden. Toch zien we dat een bredere fietsroute helpt om meer mensen te laten fietsen, ook over langere afstanden. Daarnaast zien we op onze fietspaden niet alleen steeds meer fietsers maar ook steeds grotere verschillen qua omvang en snelheid: (e-)bikes, brom-/snorfietsen, bakfietsen, speedpedelecs, cargo bikes et cetera. Deze toenemende diversiteit kan beter gefaciliteerd worden als het fietspad voldoende breed is. De fietstunnel zorgt daarnaast voor een veiligere oversteek.

We besteden veel aandacht aan de landschappelijke inpassing. Ook bij de aanleg van het nieuwe fietspad tussen de Hoofdstraat Noord en Hoofdstraat Zuid in Gorssel. We behouden bomen en hagen en voegen waar mogelijk extra groen toe, zodat het nieuwe fietspad past bij het dorp en het landschap.

We streven ook naar een mooi en zorgvuldig vormgegeven ontwerp. Wij kijken daarbij zeker naar esthetiek en ruimtelijke kwaliteit. Tegelijk staan functionaliteit en verkeersveiligheid altijd voorop. Een ontwerp moet prettig ogen, maar vooral goed en veilig werken voor iedereen die het dagelijks gebruikt.

Tenslotte nemen we ook de zorgen over kosten en ruimtelijke kwaliteit serieus. Bij elke maatregel kijken we zorgvuldig naar nut, noodzaak en de manier waarop deze in de omgeving past. Ons doel blijft een veilige en toekomstbestendige route voor fietsers én autoverkeer, met respect voor het landschap langs de N348.

Maximumsnelheden

Meerdere bewoners:

Elk wegvak heeft weer een andere maximumsnelheid. Dit zorgt voor verwarring en onduidelijkheid voor iedereen die hier rijdt.

Onze reactie:

De maximumsnelheden tussen Epse en Eefde krijgen per deel van het tracé een eigen afweging. Dat gebeurt op basis van verkeersregels en de kenmerken van de omgeving. De route verandert onderweg steeds. Daarom werkt één uniforme maximumsnelheid niet goed. Een snelheid moet passen bij wat weggebruikers zien en ervaren. Alleen dan voelt een limiet logisch aan en houdt men zich eraan. De provincie en de gemeenten hebben voor deze snelheden in 2023 bestuurlijk gekozen in de verkenningsfase. Dit staat voor hen vast en wordt niet opnieuw bekeken. Wij werken nu een inrichting uit die past bij deze gekozen snelheden.

Epse – Gorssel (N348):

Op de provinciale weg (N348) tussen Epse en Gorssel is de omgeving open en overzichtelijk. Bestuurders blijven daar geneigd harder te rijden, ook als de weg anders wordt ingericht. Daarom blijft de maximumsnelheid hier 80 km/u. Snelheidsremmers zoals drempels of plateaus helpen hier niet. Ze werken voor auto's te weinig en voor vrachtwagens, bussen en landbouwvoertuigen juist te sterk. Dit kan trillingen, geluidsoverlast en schade veroorzaken. Ook ontstaan dan grotere snelheidsverschillen, wat de kans op kopstaartbotsingen en gevaarlijke inhaalmanoeuvres vergroot.

Gorssel – Eefde (N348):

Op de provinciale weg (N348) tussen Gorssel en Eefde ligt dit anders. Hier past een maximumsnelheid van 60 km/u goed bij de omgeving. Langs de weg staan veel bomen. Er liggen meer dan honderd woningen en inritten. Er zijn meerdere zijwegen en de weg oogt groen en besloten. In zo'n omgeving hoort een lagere snelheid. De nieuwe inrichting sluit daar goed bij aan. Daarom verwachten we dat men zich hier meestal aan de snelheid houdt.

Gorssel (N348):

In Gorssel gaat de provinciale weg (N348) door de bebouwde kom en is sprake van veel woningen en ook bedrijven aan de weg. Hier past een maximum snelheid van 50km/u.

Eefde-Noord (gemeentelijke weg):

Voor Eefde-Noord geldt weer een andere situatie. Hier gaat het om een gemeentelijke weg waar de huidige maximum snelheid van 50 km/u wordt teruggebracht naar 30 km/u. Ook hiervoor is bestuurlijk gekozen in 2023. De lagere snelheid past bij het woongebied, de vele oversteken en het gebruik door fietsers. Het verkeer wordt rustiger en overzichtelijker. Dat verbetert de verkeersveiligheid, ook voor de fietsers op de route van de F348.

Eén samenhangend ontwerp

Een bewoner:

Het hele traject van Deventer naar Zutphen vraagt om één duidelijke aanpak. Het knippen van de route in veel kleine stukjes werkt niet goed. Daardoor ontstaat een weg met veel losse maatregelen door elkaar. Dit maakt de weg onrustig en lastig te begrijpen.

Onze reactie:

We hebben het tracé tussen Epse en Eefde verdeeld in vier wegvakken. Dat doen we uitsluitend voor de communicatie, zodat iedereen meteen weet over welk deel van de route het gaat. Deze indeling maakt het uitleggen van de plannen overzichtelijk en duidelijk.

Tegelijkertijd werken we aan één integraal ontwerp voor het hele tracé. Alle maatregelen stemmen we op elkaar af. Ook op de plannen voor het wegvak Epse-A1. De wegvakken vormen in het ontwerp dus geen losse stukken, maar één samenhangend geheel.

3. Wegvak Epse-Gorssel

3.1 Impact particuliere en landbouwgronden

Meerdere bewoners, gebruikers en (grond)eigenaren:

Beperk het gebruik van grond van derden zoveel mogelijk. Gebruik niet meer grond dan strikt noodzakelijk is. De gevolgen voor bewoners en grondeigenaren zijn groot. De claim op agrarische gronden heeft gevolgen voor de bedrijfsvoering van agrariërs. Daarom is het belangrijk om zorgvuldig met hun ruimte om te gaan en alleen grond te gebruiken wanneer dit echt nodig is.

Daarom is het wenselijk het nieuwe fietspad zo dicht mogelijk langs de weg te leggen en de berm aan de zijde van de landbouwgronden zo smal mogelijk te houden, zodat de inname van agrarische grond wordt beperkt. In het voorontwerp lijkt de ruimte tussen het fietspad, het pad naar de Kratonweg en de landbouwgrond ruim ingetekend. De vraag is of deze smaller kan; is een breedte van ongeveer één meter niet voldoende?

Onze reactie:

We begrijpen de zorg over het gebruik van grond. We willen niet meer ruimte innemen dan nodig is. Bij de uitwerking kijken we daarom heel precies naar wat echt nodig is voor een goede en veilige inrichting.

We letten daarbij op verschillende aspecten: verkeersveiligheid, de landschappelijke inpassing (inclusief bosjes, bomen en eventuele compensatie), de ligging van ondergrondse kabels en leidingen, het goed functioneren van de fietsroute en de wettelijke eisen. De combinatie van deze criteria maakt dat enige afstand van de weg nodig is, op sommige plekken wat meer dan op andere, om tot een passende oplossing te komen die veilig en toekomstbestendig is.

Een voorbeeld hiervan is de verkeersveiligheid bij zijwegen en inritten. Daar is een uitbuiging van het fietspad nodig om voldoende opstelruimte voor auto's en landbouwvoertuigen te creëren tussen het fietspad en de rijbaan. Daardoor hoeven verkeersdeelnemers bij het op- of afrijden niet in één keer twee verkeersstromen te overzien (fietsers en autoverkeer), maar kunnen zij dit in twee fasen doen. Dat vermindert risico's en draagt bij aan een overzichtelijke en veilige verkeerssituatie.

3.2 Deventerweg (parallelweg) - Bolmansweg

Samenhang project N348 Epse-A1

Meerdere bewoners:

Hoe sluiten de plannen voor de F348 aan op het project N348 Epse-A1?

Onze reactie:

Het project N348 Epse-A1 gaat over het deel van de N348 tussen Epse en de oprit naar de A1. Het doel is om het verkeer hier in de toekomst vlot en veilig te laten doorstromen. Nu loopt het verkeer op dit gedeelte al vaak vast, vooral in de spits.

Tussen de Deventerweg (parallelweg) bij de kruising bij Epse en de Bolmansweg ligt een deel van de weg, en dus ook het nieuwe fietspad, dat in beide projecten terugkomt. Dit wegdeel maakt dus onderdeel uit van zowel FN348 als N348 Epse-A1.

De projecten hebben een verschillend tempo, maar komen voor dit deel nu bij elkaar. Voor het tracé tussen de Deventerweg (parallelweg) en de Bolmansweg maken we daarom één gezamenlijk voorontwerp.



Afbeelding 1: uitsnede schetsontwerp voorkeursvariant (variant 3) Verkenning N348 Epse-A1 tussen kruising bij Epse en Bolmansweg

Nieuwe groenzone

Meerdere bewoners:

Hoe gaat de groenzone aan de westzijde er uitzien?

Onze reactie:

In de voorontwerptekening is de groenzone (beplantingstrook) indicatief weergegeven. Door de aanpassing van het wegprofiel en het nieuwe fietspad kan de huidige houtsingel langs de weg (deels) niet behouden blijven. Deze wordt gecompenseerd, opgeschoven in westelijke richting en opnieuw aangelegd. De aard, omvang en samenstelling van de nieuwe groenzone is nog niet bekend. In overleg met de bewoners en grondeigenaren pakken we deze ontwerpopgave op.



A

Nieuw fietspad westzijde bij Epse

- We leggen een nieuw fietspad aan langs de westkant van de N348
- De beplantingstrook en de lage wal in de berm schuiven iets op, zodat het fietspad op een veilige afstand van de rijbaan ligt
- Het fietspad sluit aan op de parallelweg bij de verkeerslichten in Epse
- Bij de kruising met de Bolmansweg krijgen fietsers voorrang en het fietspad krijgt rood asfalt voor betere zichtbaarheid
- Het fietspad aan de oostkant van de weg blijft bestaan
- Vanaf de Bolmansweg maken we een looppad naar de Kratonweg, zodat voetgangers en fietsers de provinciale weg niet hoeven over te steken

Afbeelding 2: uitsnede schetsontwerp voorontwerptekening FN348 tussen kruising bij Epse en Bolmansweg

Zicht Bolmansweg

Enkele bewoners en een agrariër:

Het zicht bij het oprijden vanaf de Bolmansweg in de richting van Deventer laat te wensen over. Hoe wordt hiermee omgegaan?

Onze reactie:

Door de aanpassing van het wegprofiel en het nieuwe fietspad kan de huidige groenzone langs de weg niet behouden blijven. Deze wordt gecompenseerd, opgeschoven in westelijke richting en opnieuw aangelegd. Als

gevolg hiervan ontstaat er meer open ruimte ter hoogte van de aansluiting van de Bolmansweg, waardoor het zicht in de richting van Deventer bij het oprijden verbetert (zie ook afbeelding 2).

3.3 Fietstunnel

Sociale veiligheid

Meerdere bewoners en gebruikers:

Er is zorg over de sociale veiligheid bij de nieuwe tunnel tussen Epse en Gorssel. In het nieuws verschijnen veel berichten over vrouwen die 's avonds op straat worden lastiggevallen. Daardoor ontstaat twijfel of de tunnel in het donker voldoende veiligheid biedt voor vrouwen. Ook klinkt de vraag of een brug niet een veiliger en overzichtelijker alternatief is.

Onze reactie:

Wij begrijpen de zorgen over veiligheid. De tunneldoorgang is daarom zo kort mogelijk ontworpen. De aanrijdroutes hebben aan één zijde een flauw talud (in de binnenbocht), waardoor het zicht op tegemoetkomende fietsers goed is. De tunnel is bovendien zo gepositioneerd dat fietsers elkaar al kunnen zien voordat zij de tunnel in fietsen.

Het flauwe talud zorgt daarnaast voor meer daglicht en voorkomt dat je je 'verstopt' voelt achter een hoge wand. Dit draagt eraan bij dat je als fietser langer zichtbaar bent voor de omgeving. Ook wordt bij de inrichting rekening gehouden met beplanting en andere elementen, zodat het gebied rondom de tunnel open blijft ten behoeve van zicht en daglicht. In de tunnel en op de aanrijdroutes komt ook goede verlichting. Dit werken we uit in een verlichtingsplan. Daarbij kijken we naar lichtsterkte en zichtlijnen. Deze uitgangspunten zijn belangrijk geweest, zowel voor de verkeersveiligheid als voor de sociale veiligheid



Afbeelding 3: Visual met impressie van de tunnelmond

Het bestaande fietspad aan de oostzijde van de N348 blijft bestaan. Daardoor blijft er altijd een alternatief beschikbaar. Fietsers kunnen kiezen welke route het veiligst voelt. Wie zich op bepaalde momenten minder prettig voelt in de tunnel, kan net als nu oversteken bij de stoplichten bij de kruising in Epse en de bestaande route gebruiken. Op deze manier blijft er keuzevrijheid en blijft de route voor iedereen toegankelijk.

Voetgangers

Dorpsraad Epse Joppe:

Voor een goede toegankelijkheid van het dorp Epse en het uiterwaardengebied is veilig gebruik van de fietstunnel door voetgangers belangrijk. Dit vermindert de barrièrewerking van de N348 voor langzaam verkeer.

Belangrijk daarbij is het volgende:

- Goede verlichting voor sociale veiligheid;
- Duidelijke en veilige afscherming voor voetgangers in de tunnel;
- Een logische en veilige aansluiting op andere voetpaden.

Onze reactie:

De fietstunnel is in de eerste plaats bedoeld voor fietsers. Het fietspad in de tunnel kan ook door voetgangers worden gebruikt, maar het wordt niet ingericht als voetgangerstunnel. We verwachten niet dat veel voetgangers hiervan gebruikmaken, omdat de meeste mensen te voet oversteken bij de stoplichten bij de kruising in Epse. In de tunnel komt geen apart voetpad; wel zorgen we voor goede verlichting.

In de directe omgeving liggen geen bestaande voet- of wandelpaden. Van aansluiting op bestaande voetpaden kan daarom geen sprake zijn. Er komt wel één nieuw pad dat door zowel voetgangers als fietsers gebruikt kan worden. Dit is het verbindingspad tussen de Kratonweg en het nieuwe fietspad ter hoogte van de Bolmansweg. Dit pad voorkomt dat bewoners van de Kratonweg en het uiterwaardengebied de provinciale weg moeten oversteken om richting Deventer te fietsen (zie ook afbeelding 4).

Verder leggen we geen nieuwe voetpaden aan. Buiten de bebouwde kom is dat ook niet gebruikelijk.



Afbeelding 4: Uitsnede uit het voorontwerp voor het wegvak Epse-Gorssel met het voetpad langs de tunnel van de Kratonweg naar de Bolmansweg

Zicht Kratonweg

Enkele bewoners:

Hoe is het zicht bij het oprijden vanaf de Kratonweg in de richting van Epse? En in de richting van Gorssel?

Onze reactie:

In de richting van Epse blijft het zicht gelijk. De hoogteligging dan wel het peil van de weg verandert niet door de aanleg van de tunnel. Het is met name het zicht in de richting van Gorssel dat te wensen overlaat. Voor fietsers en voetgangers van/naar de Kratonweg lossen we dit op door langs de nieuwe tunnel een verbindingspad aan te leggen (zie ook onze reactie hierboven over voetpaden) waardoor zij niet langer ter plaatse de N348 over hoeven te steken. Voor automobilisten is het lastiger om een zichtbare verbetering te creëren, gezien de zeer forse ruimtelijke ingreep die daarvoor nodig zou zijn (nl. het aankopen van particuliere grond, het verwijderen van een forse grondwal en het kappen van meerdere bomen). Mede gezien het relatief beperkte gebruik van de Kratonweg staat de omvang van deze ingreep niet in verhouding tot de baten. Daarom kunnen we helaas geen zichtverbetering realiseren voor motorvoertuigen.

3.4 Fietstunnel - Hassinklaan

Meerdere agrariërs en grondeigenaren:

Vragen over het toegangspad bij de fietstunnel en de inritten tot hun landbouwgronden:

- Kan de ruimteclaim op landbouwgronden kleiner?;
- Kunnen fietsers en landbouwvoertuigen gebruikmaken van hetzelfde pad om ruimte te besparen?;
- Is de opstelruimte tussen het fietspad en de rijbaan voor landbouwverkeer voldoende om de provinciale weg veilig op- en af te kunnen rijden?;
- Hoe veilig is het zicht bij het op- en afrijden van de N348?

Onze reactie:

Tussen de fietstunnel en de Hassinklaan gaan we de bestaande inritten opnieuw beoordelen. We kijken daarbij naar ligging, bereikbaarheid, manoeuvreerruimte en veiligheid.

De zichtlijnen vormen een belangrijk aandachtspunt. Op sommige plekken beperken bomen het zicht bij het oprijden van de provinciale weg. Deze situatie wordt onderzocht om te bepalen welke verbeteringen mogelijk zijn. De beoordeling en mogelijke aanpassingen worden verder uitgewerkt in overleg met de betrokken agrariërs en eigenaren

3.5 Kruising Hankweg-N348-Hassinklaan

Meerdere bewoners en gebruikers:

Er bestaan zorgen over de verkeersveiligheid op deze kruising. Belangrijkste vragen:

1. Hoe wordt de kruising duidelijker en beter herkenbaar?
2. Helpt een verlegging of uitbuiging van de N348 of een verschuiving van de aansluiting van de Hankweg om het zicht te verbeteren? Hoe verbetert het zicht op de N348, vooral richting Deventer?
3. Kan een opstelruimte voor fietsers tussen de rijbanen bijdragen aan een veilige oversteek?

Onze reactie

1. Het voorontwerp bevat een pakket maatregelen dat de veiligheid en de herkenbaarheid van de kruising versterkt:
 - De bochten aan de oostzijde krijgen meer ruimte;
 - De kruising krijgt extra markering en geleiders;
 - Het fietspad komt verder van de N348 te liggen. Daardoor ontstaat meer opstelruimte voor voertuigen die willen oprijden;
 - De fietsoversteek wordt duidelijker door rood asfalt en fietsers hebben daar voorrang;
 - Holle bermen zorgen voor afwatering en ondersteunen het bestaande groen;
 - Er komen verkeersborden langs de N348 die automobilisten erop wijzen dat ze een voorrangskruising naderen.
2. Een verlegging of uitbuiging van de N348 is geen goede oplossing. Hetzelfde geldt voor het verleggen of verbreden van de aansluiting van de Hankweg. Deze maatregelen zorgen wel voor iets beter zicht, maar vragen veel ruimte over een grote afstand. Daardoor gaat er meer landbouwgrond verloren. De kosten zijn hoog. Gelet op het relatief beperkte gebruik van de Hankweg staan deze kosten niet in een goede verhouding tot de baten.

Het zicht vanaf de Hankweg richting Deventer blijft een belangrijk aandachtspunt. Ook het zicht vanaf de N348 op verkeer vanaf de Hankweg vraagt aandacht. Uit onderzoek blijkt dat bestuurders op de Hankweg beter zicht hebben wanneer zij hun voertuig iets meer naar rechts opstellen. Vanuit die positie is de kijkhoek groter. Naderend verkeer wordt eerder gezien. Ook verkeer op de N348 ziet het oprijdende voertuig sneller.

Om dit te ondersteunen willen wij in aanvulling op het maatregelenpakket op de Hankweg een verkeersdruppel aanleggen. Deze is licht verhoogd, maar wel overrijdbaar. De druppel stuurt voertuigen vanzelf naar rechts. Dit zorgt voor beter zicht en een rustiger verkeersbeeld. Het oprijden van de N348 wordt duidelijker en voorspelbaarder. Zo verbetert de veiligheid zonder grote ingrepen in de omgeving.



Afbeelding 5: Uitsnede uit het voorontwerp voor het wegvak Epse-Gorssel
Kruising Hankweg-N348-Hassinklaan



Afbeelding 6: Impressie verkeersdruppel

3. Een opstelruimte voor fietsers tussen de rijbanen werkt niet. De ruimte is al gauw te smal om fietsers er met een veilig gevoel gebruik van te laten maken. Overigens, fietsers uit noordelijke richting hoeven de N348 in de toekomst niet langer over te steken. Na realisatie van de fietstunnel kunnen zij gebruik maken van het nieuwe verbindingspad dat tussen de Bolmansweg en de Kratonweg loopt. Zij kunnen dan via de Kratonweg naar de Hankweg fietsen zonder de N348 over te hoeven steken.

3.6 Hassinklaan - Dommerbeek

Bosjes

Enkele bewoners:

Hoe wordt met de inpassing van het nieuwe fietspad rekening gehouden met de boomgroepen of bosjes?



Afbeeldingen 7 en 8: Visual van het fietspad ter hoogte van de bosjes

Onze reactie:

Bij de inpassing van het fietspad hebben we zo veel mogelijk rekening gehouden met het behoud van de bosjes. We behouden zo veel als mogelijk (waardevolle) bomen en verwijderen alleen de bomen die echt moeten wijken om voldoende ruimte en verkeersveiligheid te realiseren. Voor de bomen die moeten verdwijnen, zorgen we voor passende compensatie door nieuwe aanplant elders. Waar mogelijk versterken we de bosjes door nieuwe bomen toe te voegen, zodat de landschappelijke kwaliteit behouden blijft of zelfs verbetert.

Inrit landbouwgrond

Een agrariër:

Kan er worden gekeken naar de bestaande inritten van de landbouwpercelen? In de voorontwerptekening staat een huidige inrit niet meer ingetekend.

Onze reactie:

Landbouwpercelen moeten goed bereikbaar blijven. In de uitwerking van het voorontwerp nemen we een nieuwe inrit voor de landbouwgronden op. We stemmen dit af met de betrokken grondeigenaar en/of agrariër.

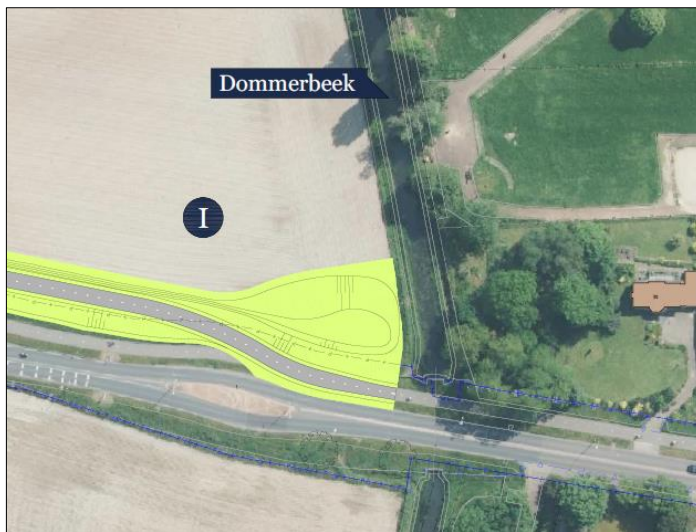
Natuurontwikkeling bij Dommerbeek

Enkele bewoners en agrariërs:

Wat wordt er precies beoogd en welke natuurwaarden worden hiermee versterkt? Daarnaast vraagt dit om extra ruimte op landbouwgrond en kan het leiden tot verkeersrisico's wanneer dieren hierdoor vaker de weg gaan oversteken.

Onze reactie:

Deze ruimte is mogelijk nodig voor wateropvang in combinatie met natuurversterking. Wat daarvoor precies nodig is, onderzoeken we de komende tijd. Bij de uitwerking van het voorontwerp komen we hierop terug.



Afbeelding 9: Uitsnede uit het voorontwerp voor het wegvak Epse-Gorssel mogelijke wateropvang in combinatie met natuurversterking

4. Wegvak Gorssel

4.1 Kruising/oversteek Veerweg-Dommerholtsweg

Meerdere bewoners, gebruikers en de Fietzersbond:

De oversteek Veerweg–Dommerholtsweg wordt intensief gebruikt door fietsers en voetgangers, recreanten en toeristen op weg naar het pontje, en door bewoners van de Deventerweg. De situatie is onveilig door beperkt zicht, een smalle middenruimte en hoge snelheden van autoverkeer, vooral bij zwaar verkeer. De randen van de chicane (bochtige versmalling) worden regelmatig geraakt, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden. Met de mogelijke woningbouw in Gorssel- Noordoost neemt de druk op deze oversteek verder toe.

Verbeteringen zijn mogelijk door een verwijzingsbord naar het veer aan de linkerzijde van het fietspad te plaatsen. Daar ligt een veilige oversteek, waardoor wordt voorkomen dat fietsers onnodig afslaan bij het Elf Uur om bij de pont te komen. Markering op het wegdek kan de zichtbaarheid van de oversteek verder vergroten. Herinrichting en verbreding van de oversteek, snelheid remmende maatregelen en extra signalering voor autoverkeer, zoals oversteeklichten, kunnen de veiligheid aanvullend verbeteren.

Aan de zijde van de Dommerholtsweg ontstaan daarnaast onveilige situaties doordat fietsers zich bij het informatiebord soms op het fietspad opstellen. Een andere plek voor het bord kan dit verbeteren. De slagboom op de Veerweg is in het donker slecht zichtbaar; reflectiemateriaal kan de zichtbaarheid en daarmee de veiligheid vergroten.



Afbeelding 9: Bestaande situatie kruising/oversteek Veerweg-Dommerholtsweg

Onze reactie:

De signalen over de huidige situatie bevestigen dat de middengeleider ter hoogte van de oversteek kwetsbaar is. De beschadigingen aan de bandenrij laten zien dat deze regelmatig wordt geraakt. Vanuit noordelijke richting rijden automobilisten bovendien een donker gedeelte in door de bomen, waardoor de geleider minder opvalt. Buiten de lichtmast is weinig visuele geleiding aanwezig en de banden zijn, zeker bij bladval, lastig te zien.

Een groot deel van de noordelijke middengeleider is overrijdbaar. Het is de vraag of deze overrijdbaarheid nog steeds nodig is, bekeken vanuit het maatgevend voertuig en de bijbehorende manoeuvres. Verbreden van de geleider is ruimtelijk niet mogelijk, maar mogelijk ook niet noodzakelijk. Wanneer de geleider beter zichtbaar en beter herkenbaar is, zullen automobilisten deze waarschijnlijk minder snel passeren. Dit draagt ook bij aan een veiliger gevoel voor fietsers.

Verbeteringen zijn denkbaar door de koppen van de geleiders in het wit uit te voeren en een groter deel van de middengeleider niet overrijdbaar te maken, zodat deze meer 'body' krijgt. Ook kan extra geleiding worden toegevoegd aan de bandenrij ten zuiden van de oversteek, bijvoorbeeld door witte markering of reflectoren.

Tot slot zal worden onderzocht of het fietsknooppuntennetwerk zó kan worden aangepast dat het aantal onnodige oversteekbewegingen over de N348 in Gorssel vermindert. Dit doen we zowel voor de kruising met de Veerweg-Dommerholtsweg als de kruising met de Elfuursweg (zie paragraaf 4.3).

4.2 Verschuiving fietspad ter hoogte van Deventerweg 14a, 16 en 18

Enkele bewoners:

Het gaat om het deel van het fietspad ten noorden van de kruising met de Elfuursweg, bij de woningen 14a t/m 18 aan de Deventerweg. Bewoners geven aan dat de voorgestelde verlegging van het fietspad en de groenstrook niet nodig zijn en de verkeersveiligheid niet verbetert. Uitrijden wordt moeilijker en er zouden drie eiken moeten worden gekapt. Ook verdwijnen parkeerplaatsen ter hoogte van 14a, die veel worden gebruikt door bewoners, bezoekers en bezorgdiensten.

Volgens de bewoners is de huidige situatie al meer dan 30 jaar veilig, en is er geen duidelijke reden voor de aanpassing gegeven. De aanpassing zorgt ervoor dat auto's bij het wegrijden het fietspad moeten blokkeren, wat nu niet nodig is. Gevraagde snelheid remmende maatregelen voor bromfietsen, speedpedelecs en fat bikes zijn niet opgenomen, terwijl juist deze voertuigen met zeer hoge snelheid voorbijrijden.



Afbeelding 10: Uitsnede uit het voorontwerp wegvak Gorssel, verschuiving fietspad ter hoogte van Deventerweg 14a, 16 en 18

Onze reactie:

De voorgestelde verschuiving van het fietspad was bedoeld om bewoners bij het uitrijden meer zicht te geven op het fietsverkeer. Op die manier wilden we de verkeersveiligheid verbeteren. Daarmee is niet gezegd dat de huidige situatie zonder verschuiving onveilig is; deze wordt nog steeds als voldoende veilig beoordeeld. De verschuiving was bedoeld als een beperkte verbetering.

Uit nadere gesprekken met bewoners blijkt echter dat de verschuiving in de praktijk voor hen tot belemmeringen zou leiden. Het uitrijden zou juist lastiger worden in plaats van makkelijker. Daarom voeren we de verschuiving van het fietspad niet door en blijft de huidige situatie behouden.

Daarnaast is gevraagd om ter plaatste verkeersremmende maatregelen voor fietsers door te voeren. Dat vinden wij geen goede maatregel. Het fietspad maakt onderdeel uit van de doorfietsroute F348 en is bedoeld als een vlotte en aantrekkelijke verbinding voor fietsers. Het gebruik van deze route door snellere fietsers vraagt inderdaad om alertheid van de fietsers zelf én van bewoners die het fietspad kruisen. De zorg over de hoge snelheden op het fietspad geven we door aan de politie, zodat zij er in hun handhavingstaak rekening mee kunnen houden.

4.3 Kruising N348-Elfuursweg

Meerdere bewoners, gebruikers en de Fietzersbond:

De oversteek van de N348 bij de Elfuursweg–Veerweg is rommelig en onoverzichtelijk. Fietzers en voetgangers ervaren deze plek als onveilig. Er is weinig opstelruimte, de oversteek is smal en de afstelling van de verkeerslichten werkt niet goed. Voetgangers krijgen te weinig tijd om over te steken. Fietzers hebben geen eigen oversteeklichten. De combinatie van autolichten en oversteeklichten is verwarrend.

De oversteek wordt intensief gebruikt door bewoners van de Veerweg en de Deventerweg. En door veel fietsers en wandelaars richting het pontje. Bij woningbouw in Gorssel Noordoost wordt het nog drukker.

Verschillende ‘geluiden’ die zijn ingebracht:

- Behoeft aan duidelijke borden en markeringen richting het pontje;
- Wens voor een bredere, gezamenlijke oversteek voor fietsers en voetgangers;
- Verzoek om extra opstelruimte bij de Veerweg en Ravensweerdsweg;
- Aandachtspunt om verkeerslichten anders in te stellen, met gelijktijdig groen voor overstekende en recht doorgaande fietsers;
- Zorg dat fietsers vanaf Epse genoeg tijd krijgen om beide oversteken te maken;
- Suggestie om rood asfalt toe te passen voor betere herkenbaarheid.

Onze reactie:

Dank voor de signalen over de oversteek van de N348 bij de Elfuursweg–Veerweg. De opmerkingen geven een goed beeld van de knelpunten op het kruispunt en helpen bij het vinden van gerichte verbeteringen.

Uit de reacties blijkt dat het voor fietsers niet altijd duidelijk is waar zij moeten opstellen. Vanuit de oostelijke parallelweg richting de Veerweg/Ravensweerdsweg zijn twee opstelplekken aanwezig, maar deze worden onvoldoende herkend. Ook fietsers die vanaf de Veerweg naar de overkant willen, plaatsen zich vaak midden op het kruispunt, terwijl de feitelijke opstelplek bij de drukknop aan de rechterzijde ligt. Die plek valt nu te weinig op.

Daarnaast speelt mee dat dit een knooppunt is waar veel fietsroutes samenkomen. Daardoor zijn er veel fietsers die hier niet bekend zijn en die meer behoefte hebben aan herkenbaarheid en duidelijke plekken om te wachten.



Afbeelding 11: Opstelplekken oostzijde kruising Elfuursweg



Afbeelding 12: Opstelplek westzijde kruising Elfuursweg

Een mogelijke maatregel is het uitvoeren van de drie opstelplekken in rood asfalt, zodat ze direct zichtbaar zijn en fietsers zich op de juiste plaats opstellen. Ook wordt gekeken naar het knooppuntbord (nr. 54). De huidige locatie valt slecht op, omdat de achterzijde van het bord vanuit meerdere richtingen in beeld is en het deels achter de VRI-kast staat. Een beter zichtbare plek of een markering aan de achterzijde kan zoekgedrag verminderen. We komen hier op terug.



Afbeelding 11: Verbeteren zichtbaarheid opstelplekken voor fietsers en verbeteren zichtbaarheid informatie fietsenknooppunt

We onderzoeken ook of het fietsknooppuntennetwerk zó kan worden aangepast dat het aantal onnodige oversteekbewegingen over de N348 in Gorssel vermindert. Dit doen we zowel voor de kruising met de Elfuursweg als de kruising met de Veerweg-Dommerholtsweg (zie paragraaf 4.2).

Tot slot. Op enkele van de ingebrachte signalen kunnen we helaas geen concrete maatregelen toepassen:

- Een gezamenlijke oversteek voor fietsers en voetgangers is helaas niet mogelijk. Daardoor zouden de stopstrepen en stoplichten voor het gemotoriseerd verkeer op de N348 verder naar achter moeten worden gelegd, waardoor de verkeerslichtenregeling minder goed zou functioneren. De capaciteit van de verkeerslichten (lees: het aantal voertuigen dat per minuut verwerkt kan worden) zou verder achteruit gaan, waardoor de wachtrijen en -tijden in Gorssel nog langer zouden worden dan ze nu al zijn. Om dezelfde reden is het vergroten van de opstelruimte voor fietsers vanaf de Veerweg/Ravensweerdsweg niet mogelijk.
- Ook het mogelijk maken van beide oversteekbewegingen (over de N348 en over de zijweg) is om capaciteitsredenen niet mogelijk. De verkeerslichten voor autoverkeer zouden daardoor nog langer op rood blijven staan, met hetzelfde gevolg: langere wachtrijen en -tijden voor het gemotoriseerd verkeer in Gorssel en de hinder/overlast die daardoor ontstaat.

4.4 Inrichting parallelwegen

Enkele bewoners:

Zowel de oost- als de westzijde van de parallelwegen langs de N348 bieden kansen voor verbetering.

Aan de westzijde is de omgeving nu erg stenig. Dit kan ook invloed hebben op de geluidshinder. Voorgesteld wordt om, waar ruimte is, een haag te plaatsen in plaats van een stenen berm.

Aan de oostzijde, op het deel van de Deventerweg tussen de Elfuursweg en de Hoofdstraat Noord, lijkt in het ontwerp niets te veranderen. Dit is jammer, omdat elders in Gorssel wél aanpassingen worden gedaan voor de F348. Gevraagd wordt om dit deel duidelijker herkenbaar te maken als fietspad of fietsstraat, bijvoorbeeld met asfalt, rode markering of rode klinkers. Ook is gevraagd om een looproute met kleur en stoeptegels, met ruimte voor vuilcontainers, zodat in- en uitrijden veiliger wordt.



Afbeelding 12: Parallelweg oostzijde

Daarnaast zijn de volgende punten genoemd:

- De grootste zorg gaat uit naar elektrische fietsen en speedpedelecs, die snel en stil uit de bocht komen;
- Een bord met “Denk aan ander verkeer/ voetgangers” aan beide zijden van de parallelweg kan helpen;
- Tussen huisnummers 2–6A ontbreekt een veilige afscheiding tussen de N348 en de parallelweg, en gevraagd wordt om een haag, bomen, een hek of een andere fysieke scheiding.

Onze reactie:

We herkennen het beeld dat in de reacties geschetst wordt. We begrijpen de wens voor een haag in plaats van de huidige stenen tussenberm. Helaas is er onvoldoende ruimte om een haag goede groeiomstandigheden te geven.

Aan de oostzijde is gekeken naar de wens voor meer ruimte voor voetgangers en een duidelijkere looproute. Helaas is dit niet mogelijk. De parallelweg heeft nu al de minimale breedte die nodig is om fietsers en voertuigen elkaar veilig te laten passeren. Een apart voetpad of trottoir past hier niet. Een visuele markering werkt in de praktijk ook niet goed, omdat verkeer eroverheen rijdt en het effect daardoor snel verdwijnt.

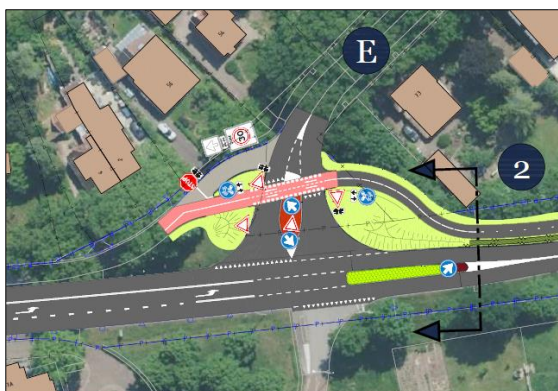
Fietsers en voetgangers zijn op dit deel van de weg al goed zichtbaar. Een extra bord met “Denk aan ander verkeer/ voetgangers” voegt daarom weinig toe. Wel kan een kleine maatregel helpen om het uitrijden veiliger te maken: het accentueren van de hoekpunten van de inritten met witte klinkers of belijning, vergelijkbaar met het ontwerp Gorssel–Eefde.

Overhangend groen langs de tuin mag door bewoners zelf worden gesnoeid. Dat kan het zicht verder verbeteren. Omdat er geen ruimte is voor extra voorzieningen, blijft de huidige inrichting gehandhaafd. Voor beter zicht bij het uitrijden kan op eigen terrein een lage bolspiegel worden geplaatst.

4.5 Aansluiting Hoofdstraat Noord

Meerdere bewoners aan de Deventerweg en de Hoofdstraat:

De bewoners maken zich zorgen over de nieuwe voorrangssituatie op de oversteek van de Hoofdstraat. Fietsers krijgen hier straks voorrang, waardoor verkeer zowel op de N348 als in de Hoofdstraat mogelijk moet wachten. Doordat in het eerste deel van de Hoofdstraat een wegversmalling ligt, kan er sneller oponthoud ontstaan. Bewoners vrezen dat dit leidt tot opstoppingen op de N348 en in de Hoofdstraat. Hun opritten liggen precies tussen deze knelpunten, en omdat zij op eigen terrein niet kunnen keren en achteruit de weg op moeten, verwachten zij dat uitrijden lastiger en onveiliger wordt.



E

Gorsseel kruising Hoofdstraat - Noord

- We passen de aansluiting aan en laten het nieuwe fietspad aansluiten op de parallelweg ten noorden van de kruising
- We buigen het fietspad uit zodat voertuigen voldoende opstelruimte hebben bij het oversteken
- We geven de oversteek voor fietsers voorrang en voeren deze rood uit
- We kiezen voor een ligging van het fietspad met behoud van bomen
- We koppelen de aansluiting van de parallelweg op de Hoofdstraat los van de fietsaansluiting; verkeer stopt hier en geeft voorrang aan fietsers
- We verlagen de maximumsnelheid op de parallelweg naar 30 km/u

Afbeelding 13: Aansluiting Hoofdstraat Noord

Onze reactie:

We begrijpen de zorgen over mogelijke opstoppen bij de oversteek van de Hoofdstraat. In het ontwerp is bij de uitvoegstrook richting de Hoofdstraat rekening gehouden met de nieuwe voorrangssituatie voor fietsers. Op basis van de hoeveelheid verkeer is berekend dat de uitvoegstrook lang genoeg is om een terugslageffect op de N348 te voorkomen. Ook is de afstand tussen de N348 en de fietsoversteek bewust extra groot gemaakt, zodat er niet 1 maar 2 personenauto's kunnen staan zonder het fietspad of de rijbaan te blokkeren. Ook de lijnbus past hiertussen.

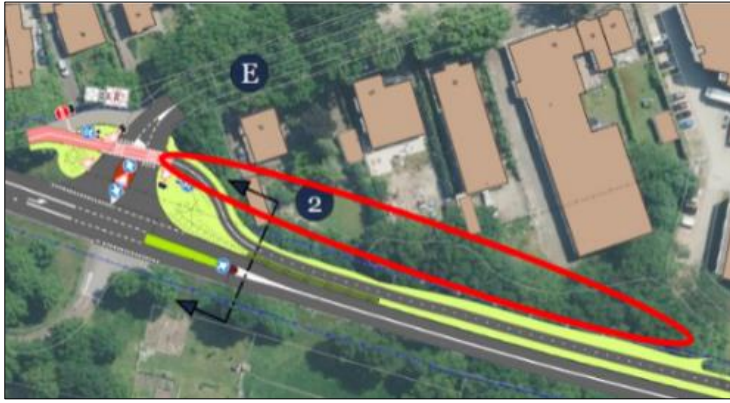
Daarnaast verdwijnt bij de herinrichting van de Hoofdstraat de huidige wegversmalling aan de noordzijde. In de nieuwe plannen komt geen versmalling terug. Daarmee verwachten we dat ook op dit punt geen opstoppen zullen ontstaan.

4.6 Inpassing fietspad achterzijde woningen Hoofdstraat-Noord

Enkele bewoners:

Er zijn zorgen over de inpassing van het nieuwe fietspad achter de woningen aan de Hoofdstraat Noord. Deze zorgen gaan over geluid, zicht, privacy, de inrichting van het terrein en de toekomstige verkeerssituatie. De vragen en aandachtspunten zijn:

1. Hoogte en zicht
 - Wat wordt de hoogte van het nieuwe fietspad ten opzichte van de tuinen?
 - Leidt deze hoogte tot meer inkijk in de tuinen?
2. Privacy en afscherming
 - Wordt het fietspad afgeschermd, bijvoorbeeld met een hekwerk of beplanting?
3. Geluid
 - Wat betekent de nieuwe situatie voor de geluidshinder van de N348, en zijn hiervoor maatregelen mogelijk?
4. Greppel, grondwal en talud
 - Wordt de bestaande greppel of grondwal achter de tuinen behouden of teruggebracht?
 - Wordt het talud achter de percelen aangetast of verlaagd?
5. Gegevens en prognoses
 - Zijn er actuele gegevens of prognoses beschikbaar over verkeer, geluid en luchtkwaliteit?



Afbeelding 14: Aanduiding achtertuinen woningen Hoofdstraat Noord

Onze reactie:

We begrijpen de zorgen over de ligging en gevolgen van het nieuwe fietspad. Hieronder staat wat nu al bekend is, per thema uit de lijst hierboven. Waar nog geen antwoord mogelijk is, blijft het kopje open voor nadere uitwerking.

1. Hoogte en zicht
 - Het nieuwe fietspad komt ongeveer op eenzelfde hoogte te liggen als de berm. De hoogte van het fietspad leidt dus niet tot meer inkijk in de tuinen.
2. Privacy en afscherming
 - Het fietspad wordt niet afgeschermd met een hek of andere voorziening. Dit past bij de landschappelijke inpassing en de gewenste natuurlijke uitstraling van dit gebied.
3. Geluid
 - Het geluid van fietsverkeer wordt wettelijk niet meegenomen in geluidsberekeningen. In het algemeen zorgt een fietspad niet voor merkbare geluidstoename.
 - Voor het verkeer op de N348 passen we wel een maatregel toe: de middengeleider wordt versmald. De rijstroken blijven even breed, maar de weg oogt smaller. Daarmee verwachten we dat automobilisten minder snel geneigd zijn te hard te rijden, wat gunstig kan zijn voor de geluidshinder die men ervaart.
4. Greppel, grondwal en talud
 - Het fietspad komt op grond die eigendom is van de provincie. De bestaande hoogteverschillen in het grensgebied met de particuliere tuinen blijven gehandhaafd. Dat betekent dat de huidige verlagingen, zoals de greppel of de grondwal achter de tuinen, blijven bestaan. Het talud wordt niet verlaagd of aangepast.
5. Gegevens en prognoses
 - We hebben verschillende gegevens over verkeer, geluid en luchtkwaliteit. Uiteraard zijn we bereid deze te delen. Daarvoor hebben we wel een meer specifieke vraag nodig, zodat we daarmee de vraag van bewoners goed kunnen beantwoorden.

4.7 Inpassing fietspad ter hoogte van woon-zorgcomplex

Enkele bewoners:

Bewoners van het woon-zorgcomplex aan de Ds. Schakelweg hebben zorgen over de komst van het nieuwe fietspad langs de N348. De zorgen gaan over:

1. Uitzicht en beplanting
 - De woningen op de begane grond kijken nu uit over weilanden en een boerderij. Bewoners zijn bang dat dit uitzicht verdwijnt doordat het fietspad hoger komt te liggen ter hoogte van de parkeerplaats en doordat er bomen of hagen bijkomen. Daarom willen zij liever geen hagen.

2. Geluid

- Bewoners vrezen extra geluid van snelle fietsen, boven op het bestaande geluid van de N348. Daarom wordt gevraagd om het fietsverkeer liever in de Hoofdstraat te laten blijven rijden.

3. Gebruik en oversteek van de Ds. Schakelweg

- Bewoners willen duidelijkheid over hoe de onverharde Schakelweg straks gebruikt mag worden en voor welke verkeerssoorten deze toegankelijk blijft.



Afbeelding 15: Visual nieuwe bomen en hagen



Afbeelding 16: Bestaande situatie Ds. Schakelweg

Onze reactie

1. Uitzicht en beplanting

- We begrijpen de zorgen over het verdwijnen van uitzicht. Tegelijk willen we de omgeving vergroenen. We onderzoeken daarom hoe bomen en hagen kunnen worden toegevoegd zonder dat het uitzicht te veel verdwijnt. Daarbij kijken we ook naar de hoogte van het fietspad bij de parkeerplaats.

2. Geluid

- Het geluid van fietsverkeer telt wettelijk niet mee en zorgt in de praktijk nauwelijks voor extra geluid;
- De middengeleider van de N348 wordt smaller, waardoor de weg smaller oogt en we verwachten dat automobilisten rustiger gaan rijden. Minder snelheid betekent vaak minder geluid;
- Het nieuwe fietspad is juist bedoeld om snellere en doorgaande fietsers van de Hoofdstraat te halen, zodat het daar rustiger en veiliger wordt.

3. Gebruik en oversteek van de Ds. Schakelweg

- Het onverharde deel van de Schakelweg blijft toegankelijk voor voetgangers en fietsers. Voor auto's en tractoren blijft deze route gesloten.

4.8 Oversteek Groeneweg

Enkele bewoners:

Bij de Groeneweg wordt de oversteek als onveilig ervaren. Het zicht is beperkt door de flauwe bocht en overhangende bomen. De route wordt veel gebruikt door bewoners en recreanten die vanuit het dorp naar de uiterwaarden gaan. Daarom is gevraagd om een fietstunnel of brug om de oversteek veiliger te maken.



Afbeelding 17: Uitsnede voorontwerp wegvak Gorssel, uitsnede Groeneweg

Onze reactie:

In het nieuwe ontwerp komt een opstelruimte tussen het nieuwe fietspad en de rijbaan voor fietsers en voetgangers die willen oversteken. Een tunnel of brug wordt niet aangelegd. Zulke voorzieningen vragen veel ruimte, hebben een grote impact op het landschap en zijn zeer kostbaar. Daarnaast mogen auto's vanaf de Groeneweg niet de provinciale weg oprijden. Op deze plek kan alleen rechtdoor worden overgestoken. Dat blijft zo, omdat op- of afrijden van de N348 hier onveilig zou zijn.

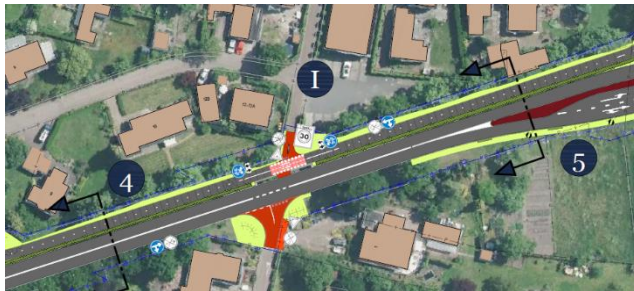
4.9 Inpassing fietspad ter hoogte van Nijenbeeksepad

Meerdere bewoners en de Fietzersbond:

Bewoners van de Hoofdstraat, Kerkstraat en het Nijenbeeksepad maken zich zorgen over de inpassing van het nieuwe fietspad langs de provinciale weg en over de verkeersveiligheid bij de aansluiting en oversteek van het Nijenbeeksepad. Zij vrezen dat er te weinig ruimte is om het fietspad goed in te passen en dat bestaande bomen en hagen verdwijnen. Dit zou het uitzicht en de woon- en leefkwaliteit aantasten.

Daarnaast is bij de Kerkstraat de wens uitgesproken om voldoende afstand te houden tot de ponyweide, zodat deze niet kan worden geraakt tijdens de aanleg of het gebruik van het fietspad.

Ook is gevraagd om de verlichting zo te plaatsen dat de lichtmasten in dezelfde strook komen als de haag tussen rijbaan en fietspad. Hierdoor wordt het fietspad goed verlicht en zien automobilisten het pad beter.



*Afbeelding 18: Uitsnede voorontwerp wegvak Gorssel
fietspad ter hoogte van Nijenbeeksepad*



*Afbeelding 19: Visual nieuwe fietspad ter hoogte
van Nijenbeeksepad*

Onze reactie

Samen met bewoners en eigenaren hebben we meerdere varianten bekeken. Op basis daarvan is gekozen voor de variant die verkeerskundig goed werkt én het beste aansluit bij de wensen uit de omgeving. Het fietspad wordt volledig op provinciale gronden aangelegd, waardoor particuliere percelen niet worden geraakt.

Langs de Hoofdstraat en Kerkstraat behouden we de bestaande bomen en hagen. Waar bomen dicht bij het nieuwe fietspad staan, leggen we het fietspad met een speciale constructie aan zodat boomwortels zo veel mogelijk worden ontzien en de bomen behouden kunnen blijven. Tussen de rijbaan en het fietspad wordt een haag geplant, zodat het fietspad duidelijk gescheiden wordt van het autoverkeer en het straatbeeld rustiger wordt. Door de middengeleider te versmallen ontstaat hiervoor voldoende ruimte.

De aansluiting van het Nijenbeeksepad richten we opnieuw in om de veiligheid te verbeteren. Fietsers krijgen voorrang en de oversteek wordt duidelijk herkenbaar gemaakt. De oostelijke aansluiting (dorpszijde) sluiten we af voor autoverkeer, zodat auto's de provinciale weg niet meer over kunnen steken. De westelijke aansluiting blijft toegankelijk voor langzaam verkeer en wordt verruimd zodat op- en afrijden veilig kan plaatsvinden.

Wat betreft de ponyweide: het fietspad ligt op provinciale grond en blijft op voldoende afstand, waardoor het gebruik van de weide niet wordt belemmerd, zowel tijdens de aanleg als daarna.

Over de verlichting: dank voor de suggestie om de lichtmasten in dezelfde strook te plaatsen als de haag. We nemen deze suggestie ter overweging mee bij het opstellen van het verlichtingsplan en kijken daarbij naar goed zicht voor fietsers én naar het effect op het rijgedrag van automobilisten.

4.10 Aansluiting Hoofdstraat-Zuid

Een bewoner:

De tijd om over te steken bij de verkeerslichten op de kruising Hoofdstraat-Zuid – N348 – Gorsselse Enkweg lijkt voor voetgangers te kort.

Onze reactie:

Op dit moment zijn er bij deze kruising geen aparte verkeerslichten voor voetgangers. Voetgangers moeten nu oversteken binnen de tijd die voor fietsers geldt. Daardoor is de tijd inderdaad beperkt. In de toekomstige situatie verandert dit: er komt een aparte voetgangersoversteek met verkeerslicht. Dit licht blijft lang genoeg groen, zodat voetgangers veilig kunnen oversteken. Dat is hier gewenst vanwege de nabijheid van het kerkhof en de gelijknamige bushalte.

4.11 Uitstraling en ruimtelijke kwaliteit

Een bewoner:

Voor de bebouwde kom van Gorssel kwam de wens voor duidelijkere en mooiere dorpsentreeborden. Plaats deze op een markante plek, zodat de overgang naar het dorp direct opvalt. Zo'n bord geeft Gorssel een herkenbaar en gastvrij gezicht. De kosten blijven waarschijnlijk beperkt.



Afbeelding 18: Impressie borden



Afbeelding 19: Impressie kunstwerk

De afslagen naar Hoofdstraat Noord en Zuid vormen belangrijke toegangen tot Gorssel. Extra groen of bloembollen kunnen deze plekken aantrekkelijker maken. Dit sluit aan bij de ideeën voor meer groen bij de fietstunnel in Epse. Ook klinkt het voorstel voor een kunstzinnig object aan beide kanten van de Hoofdstraat. Zo'n landmark past bij het toeristische karakter van Gorssel. Een samenwerking met de gemeente Lochem, de dorpsraad en Museum MORE kan dit verder vormgeven.

Onze reactie

We begrijpen de wens om de dorpsentrees van Gorssel een sterkere en aantrekkelijkere uitstraling te geven. Ook de behoefte aan meer herkenbaarheid voor bezoekers en een vriendelijker aanblik vanaf de N348 is goed voorstelbaar.

Hoewel het project zich primair richt op de nieuwe fietsroute en een veilige inrichting van de provinciale weg, vergroenen we wél de directe omgeving langs de N348. Langs het nieuwe fietspad komt afwisselend een groene haag die fietsers scheidt van de rijbaan. Dit past bij de overgang van het landschap naar het dorp. Het

wordt een gemengde inheemse haag met bloei en bessen, aantrekkelijk voor vogels, vlinders en bijen. Ook de middenberm bij de aansluiting met de Hoofdstraat-Noord krijgt extra groen, waardoor deze entree een rustiger en natuurlijker karakter krijgt. Waar mogelijk en passend in het landschap voegen we bomen en struweel toe.



Afbeelding 19 en 20: Bestaande en nieuwe situatie nieuw fietspad ter hoogte van kruising Hoofdstraat-Noord

De andere wensen voor een bredere verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en de herkenbaarheid van de dorpsentrees vallen buiten dit project. Dit kan bijvoorbeeld aan de orde komen bij de plannen van de gemeente Lochem voor de herinrichting van de Hoofdstraat en daarmee ook de entrees van de Hoofdstraat vanaf de provinciale weg. Overigens is het daarbij wel van belang dat eventuele nieuwe elementen, zoals kunstobjecten, de automobilisten niet te veel afleiden van het verkeer, de verkeersborden en stoplichten. Zulke ingrepen kunnen alleen in een apart traject worden opgepakt, samen met de gemeente en het dorp.

5. Wegvak Eefde-Noord

In dit hoofdstuk leest u alleen een samenvatting van de reacties die we hebben ontvangen op het schetsontwerp voor het wegvak Eefde-Noord. We hebben meer tijd nodig om een gedegen antwoord te geven op alle reacties die kenbaar zijn gemaakt. In de eerste helft van 2026 komen we hierop terug. We zullen dan ook een bijeenkomst organiseren om toe te lichten hoe we met de reacties zijn omgegaan en wat dit betekent voor het ontwerp van de aanpassingen aan de weg.

5.1 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 terug gekomen in het schetsontwerp, terwijl deze tijdens de bijeenkomst wel is genoemd.

5.2 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.

5.3 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.

5.4 Vrij liggend fietspad

Een bewoner:

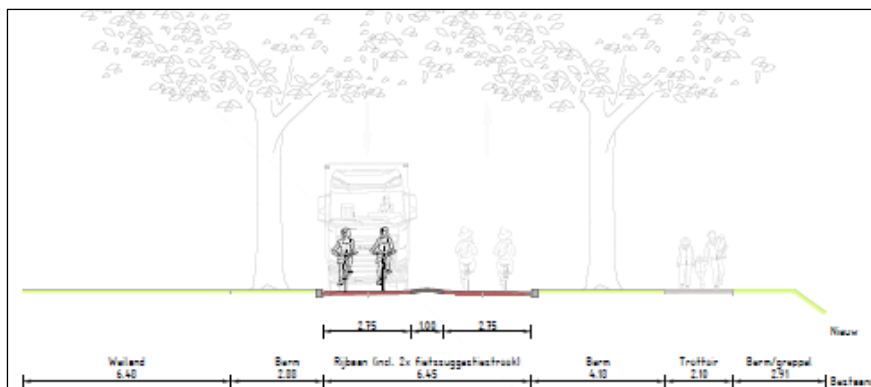
Snelfietsers moeten nu midden op de weg fietsen, terwijl er vroeger een vrij liggend fietspad lag. Een vrij liggend fietspad zou beter en veiliger zijn, ook in het centrum van Eefde.

5.5 Profiel fietsvriendelijke inrichting

Meerdere bewoners:

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.



Afbeelding 21: Profiel Zutphenseweg volgens het schetsontwerp wegvak Eefde-Noord

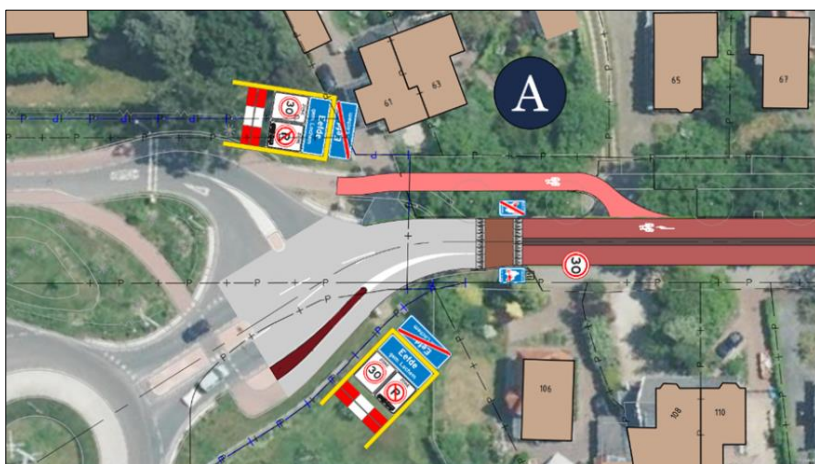


Afbeelding 22: Referentiebeeld profiel Joppelaan

5.6 Aansluiting op rotonde

Meerdere bewoners en gebruikers:

Bewoners en gebruikers maken zich zorgen over de fietsoversteek bij de rotonde, de snelheid van autoverkeer, zicht vanuit inritten, geluid en trillingen van drempels, en het gebruik van de berm- en voetpaden. Hieronder de reacties op het schetsontwerp.



Afbeelding 23: Uitsnede schetsontwerp wegvak Eefde-Noord, aansluiting rotonde

1. Fietsoversteek bij de rotonde:

- Fietzers steken vanaf de parallelweg tegen de rijrichting in over, dat blijft zo;
- Auto's die vanaf de rotonde rechtsaf slaan, geven soms geen richting aan, rijden relatief hard en snijden soms fietsers af. Het is de vraag of het schetsontwerp tot verbetering leidt;

- Slecht zicht vanuit de rotonde richting Eefde, mede vanwege een hoog opgaande haag;
 - Blijft onveilige situatie voor schoolgaande jeugd, snelle fietsers en e-bikes;
 - Veel fietsers gebruiken nu een sluiproute over het voetpad richting het dorp;
 - Wellicht een suggestie om de oversteek verder richting het spoor te leggen (bij het weiland bij de garage).
2. Fietsers eerder van de rijbaan af:
 - Helpt het om fietsers eerder aan de oostzijde van de weg van de rijbaan te halen, en hoe je zorgt dat fietsers dat pad dan ook echt gebruiken.
 3. Snelheid:
 - Verwachting dat auto's na een drempel juist hard optrekken richting Teenkweg;
 - In de bocht vanaf de rotonde zal nog altijd snel worden gereden.
 4. Hoek van de bocht
 - Huidige bocht maakt het mogelijk om hard op te trekken;
 - Hard optrekken in de bocht en daarna moeten remmen voor een drempel wordt als onveilig ervaren;
 - Suggestie: bocht scherper maken.
 5. Drempel bij de rotonde:
 - Geluid van remmen, optrekken en vooral lege vrachtwagens;
 - Zorgen over trillingen en schade;
 - Minder veilige uitritten ter hoogte van de drempel door beperkte insteekruimte.
 6. Voetgangers en inritten
 - Verplaatsen van fietsers naar het huidige voetpad aan de oostzijde zou leiden tot een onveilige mix van voetgangers, kinderen, sporters en fietsers;
 - Geen veilige oversteek voor voetgangers mogelijk ter hoogte van drempel;
 - Uitritten hebben aan de oostzijde onvoldoende zicht op het nieuwe fietspad;
 - Inritten moeten bereikbaar blijven, ook met aanhangwagens;
 - Geen veilige inritten aan de westzijde ter hoogte van de drempel;
 - Bomen bij uitritten moeten blijven voor zicht en veiligheid.
 7. Terugslageffect
 - Vraag om een vergelijking: terugslag bij drempel vs. terugslag bij fietsstraat met voorrang.
 8. Scheuterdijk
 - Bermen zijn rommelig en aan verbetering toe.

5.7 Verkeersremmende maatregelen

Meerdere bewoners:

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. Gevreesd 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.

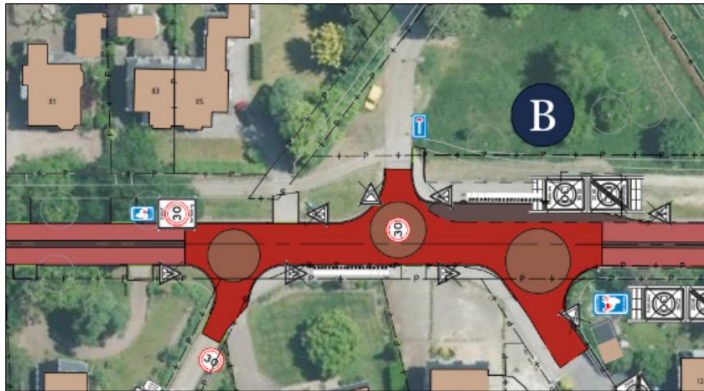
Voorstellen om de situatie te verbeteren:

- 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.

5.8 Kruisingen Teenkweg en Julianalaan

Enkele bewoners:

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



Afbeelding 24: Uitsnede schetsontwerp wegvak Eefde-Noord, kruisingen Teenkweg en Julianalaan

- 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.

5.9 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.

5.10 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.



Afbeelding 25: Bestaande situatie spoorwegovergang

5.11 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.

5.12 Verlichting

Enkele bewoners en de Fietzersbond:

Komt er een verlichtingsplan?

5.13 Boomspiegels

Een bewoner:

Worden de boomspiegels ruimer en mogen bewoners daar beplanting inzetten?

6. Vervolgproces

6.1 Uitwerking ontwerpen

In de eerste helft van 2026 komen we terug op de reacties op het schetsontwerp voor het wegvak Eefde-Noord. We hebben meer tijd nodig om een gedegen antwoord te geven op alle reacties die kenbaar zijn gemaakt. We zullen dan ook een bijeenkomst organiseren om toe te lichten hoe we met de reacties zijn omgegaan en wat dit betekent voor het ontwerp van de aanpassingen aan de weg.

In de eerste helft van 2026 werken we de voorontwerptekeningen voor de wegvakken Epse-Gorssel en Gorssel uit in een definitief ontwerp. Op enkele onderdelen komen we bij de uitwerking tussentijds terug. Dat doen we door waar afstemming nodig is persoonlijk contact op te nemen met de bewoners, ondernemers, eigenaren of gebruikers.

We leggen de wijzigingen in de ontwerpen vast in een update van deze reactienota die beschikbaar wordt gesteld op onze website.

6.2 Planning

Schetsontwerp Eefde-Noord

- 1^e helft 2026:
 - o Verwerken reacties bewoners, ondernemers, gebruikers en anderen;
 - o Bewonersbijeenkomst: toelichting aangepast schetsontwerp;
 - o Start extra onderzoeken (doorlopend in 2026).
- 2027:
 - o Start uitvoering, op zijn vroegst: afhankelijk van mogelijke bezwaar en beroep

Voorontwerpen Epse-Gorssel en Gorssel

- 1^e helft 2026
 - o Uitwerking voorlopig ontwerp wegvakken Epse-Gorssel en Gorssel naar definitief ontwerp;
 - o Tussentijds overleg en afstemming met bewoners, ondernemers, gebruikers en anderen over uitwerkingsaspecten;
 - o Start extra onderzoeken (doorlopend in 2026).
- 2^e helft 2026
 - o Startprocedures voor vergunningen en planologische wijzigingen;
 - o Aankoop van grond, waar dat nodig is.
- 2027:
 - o Start uitvoering, op zijn vroegst: afhankelijk van mogelijke bezwaar en beroep en voortgang grondaankopen.