



N812 trajectverkenning 91: N812 Babberich - Beek

Reactienota, informatieavond bijeenkomsten
26 januari en 10 februari 2022

Versie : 1.0
Status : Definitief
Datum : April 2022
Afdeling : Uitvoering Werken
Auteur : Wilbert de Hoog

 provincie
Gelderland

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Opzet digitale inloopbijeenkomst.....	3
1.3	Proces3	
1.4	Leeswijzer	4
2	Reactie.....	5
2.1	Verkeerskundig maatregelen.....	5
2.2	Akoestiek	6
2.3	Onderhoud.....	7
2.4	Uitvoeringsfasering	7
2.5	Overleg maatregelen Transitio	8

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De provinciale weg de N812 (trajectnummers 91), gelegen tussen Babberich (gemeente Zevenaar) en Beek (gemeente Montferland) staat voor 2023 op de planning voor groot onderhoud. Dit is aanleiding om, in samenwerking met de gemeenten Zevenaar, Montferland en de politie, een studie uit te voeren waarin mogelijkheden worden onderzocht om verbeteringen aan te brengen ten aanzien van o.a. verkeersveiligheid, fietsen, leefbaarheid en landschap.

Om te komen tot een pakket aan maatregelen wordt een zogenaamde trajectverkenning (studie) uitgevoerd. De uit te voeren trajectverkenning geeft inzicht in:

- de aard en de ernst van de problematiek en de onderbouwing van nut en noodzaak van oplossingen;
- mogelijke oplossingsrichtingen;
- het draagvlak voor de verschillende oplossingen;
- helderde afweging van de alternatieven;
- advies over de voorkeursoplossingsrichtingen voor gesignaleerde knelpunten;
- een raming van de kosten op basis van een schets- en voorontwerp.

1.2 Opzet digitale inloopbijeenkomst

De provincie Gelderland hecht eraan om in een vroeg stadium bewoners langs de N812 te informeren over de planvorming zodat middels reacties de knelpunten en oplossingsrichtingen aangevuld of aangescherpt kunnen worden. Daarom zijn de geïnventariseerde knelpunten en ontwikkelde oplossingsrichtingen aan de aanwonenden gepresenteerd. Vanwege de lengte van het traject en de diversiteit aan discussiepunten is besloten om twee inloopavonden te organiseren. De eerste avond vond plaats op 26 januari 2022 in een digitale inloopbijeenkomst. De tweede avond was op het bedrijventerrein Transit op 10 februari 2022.

In verband met de corona maatregelen is de eerste bijeenkomst in digitale vorm georganiseerd. Aan de hand van een powerpoint presentatie zijn de belangstellenden geïnformeerd over de mogelijke oplossingsrichtingen en de afwegingen die hierbij gemaakt zijn.

Medewerkers van provincie Gelderland, politie en betrokken gemeenten waren aanwezig om toelichting te geven en vragen te beantwoorden. De eerste avond is bezocht door circa 25 belangstellende bijgewoond. Op de tweede avond waren ongeveer 10 ondernemers aanwezig.

Door middel van chatfunctie was het mogelijk om de voorgestelde maatregelen aan te vullen met eigen ideeën. Daarnaast bestond de mogelijkheid om overige suggesties en/of aanvullingen kenbaar maken. Er zijn 20 reacties ontvangen.

1.3 Proces

Het uiteindelijke pakket van maatregelen komt tot stand op basis van een integrale afweging van kosten, probleemoplossend vermogen en draagvlak. Dit betekent dat naast het maatschappelijk aspect ook technische aspecten een rol spelen in de afweging van maatregelen. In dit kader worden in de verkenning ook technische aspecten zoals haalbaarheid en effectiviteit van oplossingsrichtingen onderzocht.

Op dit moment bevindt de verkenning zich in de ontwerpfase, wat betekent dat de oplossingsrichtingen nog uitgewerkt worden in concrete maatregelen.

Mede op basis van de reacties wordt de verkenning de komende periode verder uitgewerkt. De verkenning wordt afgerond in het eerste kwartaal van 2022. Na vaststelling van de maatregelen wordt bepaald hoe de maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd gaan worden.

1.4 Leeswijzer

Deze reactienota bevat de samenvatting en beantwoording van de reacties die naar aanleiding van de informatieavond zijn ontvangen. Vanwege de vergelijkbare inhoud van de reacties, zijn de reacties eerst naar onderwerp gebundeld en vervolgens beantwoord. Bij de bundeling van reacties zijn alleen unieke reacties weergegeven. Meerdere reacties zijn meerdere malen genoemd. In het kader van de wet Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) zijn de reacties geanonimiseerd.

2 Reactie

2.1 Verkeerskundig maatregelen

Id	reactie	beantwoording
1	wat wordt er gedaan met de verkeersdrempel ter hoogte van hcpaal 1,7/1,8. Deze geeft veel trillingsoverlast bij de oude woningen	Het verkeersplateau even ten oosten van de Beekseweg wordt vervangen door een nieuw plateau dat voldoet aan de vormgevingseisen voor een plateau. Verplaatsing is niet aan de orde omdat er geen betere locatie is en snelheidsremmende maatregelen op dit deel (60 km/u) nodig zijn.
2	Tot hoever wordt het dubbele fietspad aan de noordzijde aangelegd (richting Beek) ?	Vanaf het Babborgaplein tot aan de oversteeklocatie (fiets-/voetgangersoversteek) nabij de sportvelden.
3	Er komt een nieuwe uitrit t.b.v. de zandwinning Roelofs op deze weg. Wordt daar met dit plan rekening mee gehouden?	De nieuwe uitrit, vormgegeven als zijweg, is een losstaande aanpassing; deze zal volgens de huidige inzichten eerder worden gerealiseerd dan dat het onderhoud van de trajectverkenning start.
4	Worden er nog aanpassing gemaakt/ gedaan aan de drempel op de kruising Beekseweg/Ravenstraat. Deze ligt namelijk voor ons huis en zorgt al sinds de aanleg voor trillingen in onze woning, met scheuren als gevolg!	Zie reactie bij 1.
5	Vanaf de Ravenstraat de Beekseweg opdraaien is zowel naar links als naar rechts heel gevaarlijk gezien het slechte zicht en het aanwezige fietspad. Als automobilist moet je op het fietspad staan om te kunnen zien of je de weg op kunt draaien. Ook de bomen belemmeren het uitzicht.	Het zicht wordt belemmerd door een erfafscheiding op particulier terrein. Helaas kunnen wij daar niets aan doen. Het is en blijft een situatie waar voorzichtig oprijden van het (brom)fietspad nodig is.
6	Is het niet mogelijk het groen gekleurde deel 50 km te maken? Er wordt structureel veel te hard gereden.	Het bedoelde deel ligt buiten de bebouwde kom. Daar past 50 km/u niet als snelheid, want deze snelheid is gekoppeld aan de bebouwde kom. De huidige 60 km/u is best passende snelheid op dit gedeelte van het traject. Uit beschikbare informatie blijkt de V85 (snelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden) op 66 km/u te liggen (2020). Recentere gegevens zijn niet bekend.
7	misschien ook 60 richting Montferland, kan de overgang anders	De maximumsnelheid op wegen hangt samen met de functie van de weg en de intensiteit op de weg. Daarbij hoort dan weer een bepaalde weginrichting. Er is ook gekeken naar geregistreerde ongevallen. Al met al geeft dit geen aanleiding tot het afwaarderen van dit wegdeel en is 80 km/u de passende maximumsnelheid. Verkeer vanaf Transito moet op gang komen. Dat is vergelijkbaar met een zijweg elders. Het zicht is wel deels beperkt en kan door verwijderen onderbegroeiing worden verbeterd. De overgang naar 60 km/u ligt bij het begin van het wegvak, de meest begrijpelijke, zichtbare plek ten westen van het kruispunt.

Id	reactie	beantwoording
8	Welke invloed heeft deze aanpassing op de weg capaciteit? Ik vrees dat deze rotonde een slechtere verkeersafhandeling (lees files) tot gevolg zal hebben. Zeker met een enkele rijstrook vanuit Beek... Ik denk dat de verkeersdruk op de N335 vanuit Beek sowieso een uitdaging / probleem is.	De wijziging van voorrangskruispunt naar rotonde heeft tot gevolg dat verkeer op de N335 minder ongehinderd door kan rijden. Immers ook zij moeten via de rotonde en verkeer dat op de rotonde rijdt voorrang verlenen. Daardoor kan er een korte wachtrij ontstaan van enkele voertuigen op de N335 vanuit Beek, die over een periode van 10 jaar iets verder oploopt, zonder dat daarbij de verkeersafwikkeling in gevaar komt.
9	Ik ben het eens met de vorige spreker. Waarom wordt er niet gekozen voor een turbo rotonde zoals deze ook ligt in Doesburg/Drempt? Zie ochtends voornamelijk files vanuit de richting Beek.	Voor de verkeersafwikkeling en kijkend naar de hoeveelheid verkeer is een turborotonde niet nodig. Ook is voor een turborotonde meer ruimte nodig, die hier onvoldoende beschikbaar is.
10	Politie houdt al jaren bijna wekelijks snelheidscontroles i.v.m. het grote aantal snelheidsoverschrijdingen.	Navragen/info van politie nog niet ontvangen.
11	is er al iets bekend over omleidingsroutes i.v.m. aanleg rotonde Woont aan de parallelweg, wordt de rotonde afgesloten, komt het over de parallelweg. Gevaarlijk en er wordt nu al hard gereden op de parallelweg. Avond geen omleiding te doen, er staan dan veel vrachtwagens.	Zie reactie bij 7. Verkeer wordt tijdens de uitvoering over andere wegen van gelijke orde omgeleid.
12	Is het mogelijk om bij een uitrit van een woning aan de overzijde tussen wegdek en fietspad een verharding te maken, om gemakkelijke over te kunnen steken van fietsers dan hoeven die niet tegen het verkeer in te rijden op het fietspad. Peter: Huisnr. 83 vanuit Transito. Moet een stuk tegenstelde richting rijden, veel fietsverkeer. Lastig om ertegenin te fietsen. 1.20 padje zou genoeg zijn. Misschien kunnen hier nog naar kijken om veilig te lopen/fietsen vooral bij het gedeelte waar geen bewoners wonen.	In ontwerp wordt een doorsteekje opgenomen zodat het fietspad over verharding kan worden bereikt.
13	Goed idee van de vorige spreker, maar wat te doen met de (brom)fietsers die vanaf Sleeg en Ravenstraat naar Transito tegen het verkeer in fietsen?	Het komt vaker voor dat (brom)fietsers over relatief korte stukjes tegen het verkeer inrijden. Vermoedelijk is dat vanwege het (bij drukte) niet twee keer willen oversteken. Helaas is hiertegen weinig te doen.

2.2 Akoestiek

Id	reactie	Beantwoording
14	Aansluitende ontwikkeling N335 tussen nieuwe rotonde en Beek. Met name geluidsbeheer voor direct aanwonenden (gebied Byvank) en overnachtende chauffeurs door middel van geluidsschermen	Er komen geen geluidsschermen bij de rotonde. Niet langs de N335 noch langs de N812.

2.3 Onderhoud

Id	reactie	beantwoording
15	Als buurt hebben wij vaker de verkeerssituatie aan de N335 onder de aandacht gebracht bij de provincie met name ter hoogte van de Pakopseweg. Wij missen dit punt terwijl de situatie daar nog gevaarlijker is dan op het kruispunt N335-N812.	Deze opmerking gaat over de N335. Dit punt wordt doorgegeven aan het traject (onderhoud) van de N335.
16	Wordt er met nieuw asfalt rekening gehouden met geluidsreductie van het nieuw toe te passen asfalt. Bij afslag naar werfhout levert 80km ook veelal gevaar op. Woont aan de oud Arnhemseweg afslag 80km wordt veel gebruikt door fietsers/paarden, afremmende auto's ook bij donker weer slecht zichtbaar onveilig.	Het nieuwe asfalt is vergelijkbaar aan het huidige, er komt geen (extra) stil asfalt.
17	van wat voor soort asfalt word er gebruikt?	Zie antwoord vraag 16.

2.4 Uitvoeringsfasering

Id	reactie	beantwoording
18	Blijft de Veldhuizenseweg open tijdens de werkzaamheden voor vrachtverkeer.	Hoe de werkzaamheden worden (gefaseerd) uitgevoerd is nu nog niet bekend. Over het algemeen blijven bestemmingen bereikbaar.
19	Kunnen wij onze woning blijven bereiken met de auto? Tot waar vindt de verbreding fietspad plaats?	Zie reactie bij 18. Zie reactie bij 2.
20	Nieuw te maken rotonde (Bievankweg/Arnhemseweg). Echt heel goed dat deze er komt. Benieuwd hoe het verkeer tijdens werkzaamheden wordt omgeleid (wonen zelf aan parallelweg vlakbij wegrestaurant) en hoe lang ongeveer schatting is dat werkzaamheden op dat kruispunt gaan duren.	Zie reactie bij 18. Het is nu nog niet bekend hoe lang de werkzaamheden gaan duren.

2.5 Overleg maatregelen Transitio

Er is op 10 februari een overleg geweest met vertegenwoordigers van bedrijven gevestigd op bedrijventerrein Transitio. Tijdens de informatiebijeenkomst zijn er opmerkingen gemaakt over de verkeersafwikkeling op het kruispunt N812 ter hoogte van Transitio. Vanwege de specifieke situatie met het vele, zwaardere vrachtverkeer dat hier rijdt is op locatie een verdiepend overleg gevoerd. Uit dit overleg is naar voren gekomen dat er onvoldoende draagvlak is voor het opheffen van de linksafopstelstrook (komende uit Babberich). Men vreest dat de verkeersafwikkeling slechter wordt omdat verkeer in oostelijke richting op een enkele rijstrook wordt gebundeld, waardoor het voor verkeer vanuit Transitio lastiger wordt (in te schatten wanneer het mogelijk is) om de kruising op te rijden. De beoogde middengeleider, ter bevordering van een verkeersveilige fietsoversteek, is minder noodzakelijk vanwege het zeer beperkte gebruik van de oversteek door fietsers (van/naar bedrijven op Transitio). De provincie laat de rijbaanindeling zoals deze nu is en laat de middengeleider achterwege.

Ander besprekingspunt is de overgang van 80 naar 60 km/u. De aanwezigen pleitten voor een verplaatsing van deze overgang naar de oostzijde van het kruispunt, zodat de naderingssnelheid van verkeer op de N812 komende uit oostelijke richting op het kruispunt zelf lager wordt. Dit is in een schetsontwerp verbeeld (zie bijlage). Deze oplossing vindt de provincie niet beter. Er is een behoorlijke aanpassing van het talud noodzakelijk, dat ten koste gaat van bomen. Het toevoegen van de komportalen behorend bij de snelheidsovergang belemmeren en verslechteren het zicht op verkeer op de N812 komend uit de richting Beek. Ook wordt de passeerbaarheid van bijzonder transport (incidenteel maximale breedte van 3,50 meter rekening houdend met zogenaamde 'vetergang') beperkt omdat er de vrije verkeersruimte wordt beperkt. De voorgestelde snelheidsovergang is de beste locatie en de meest passende locatie. Het bijbehorende wegbeeld, dat bij 60 km/u anders is dan bij 80 km/u, kan goed worden gerealiseerd. Ook komt er op de oostelijke tak van de N812 al een kleine geleider (op het huidige verdrijvingsvlak) en zijn de nieuwe borden "60" komende uit oostelijke richting op de N812 voldoende zichtbaar. Het is de verwachting dat de snelheid op de kruising hierdoor al in enige mate lager zal komen te liggen.

De provincie legt de conclusies van dit overleg ook nog voor aan de gemeente Zevenaar.

