

## Verkeersuitgangspunten Eerbeek Loenen, tracé 1 en 2, 3

### Tracé 1

De Dierenseweg (gedeelte gemeentegrens tot Brugkabouter) is een kritisch wegvak.

Verkeerskundig heeft de Dierenseweg alleen voor gemotoriseerd verkeer een functie. Voor fietsverkeer heeft de Dierenseweg geen functie, omdat fietsverkeer op netwerkniveau van andere routes (oostzijde kanaal) gebruik maakt. Daaruit volgt GOW80 als functie voor de Dierenseweg. Om een goed GOW80-profiel te realiseren is het nodig om een rij bomen langs dit wegvak te kappen. Verkeerskundig is het voorstel de rij bomen aan de westzijde langs de rijbaan te verwijderen en de bomen langs de oostzijde vooralsnog te laten staan. Enkele woningen ontsluiten op de Dierenseweg wat ongewenst maar acceptabel is.

Voor de bereikbaarheid van enkele woningen per fiets dient dan een alternatieve oplossing gevonden te worden. Een nieuwe fietsroute langs de Dierenseweg lijkt niet realistisch inpasbaar, uitgaande van de hierboven genoemde verruiming van het wegprofiel. Ook is een nieuwe fietsroute niet gewenst omdat het een aantrekkelijke werking kan veroorzaken op ander fietsverkeer. De voorkeur ligt ook bij een structurele oplossing voor het bereikbaar houden van de verschillende woningen, dus liever geen halfverhard pad dat onderhoudsintensief is (om het begaanbaar te houden). Een kostbare mogelijkheid is een fietsbrug nabij huisnr. 8, 8A en 10. Met deze 'koude oversteek' kan fietsverkeer via de oostzijde van het kanaal rijden. Andere mogelijkheid is een nieuwe verbinding om huisnr. 8A en 10 achterlangs nr. 8 via een nieuw pad naar de Den Texweg te brengen. Ook nr. 6 kan via de Den Texweg worden bereikt. Fietsverkeer wordt dan via het gebied westelijk van de Dierenseweg afgewikkeld, wat voor fietsverkeer richting Brummen een behoorlijke omrijbeweging betekent. In deze mogelijkheid zou een nieuwe 'eenvoudige' verbinding tussen de Den Texweg en bijvoorbeeld de 'Johannahoeve' (Brummenseweg nr. 10) een wenselijke verbetering zijn. Deze laatste mogelijkheid heeft verkeerskundig de voorkeur.

Als bovenstaande fietsverbinding niet realiseerbaar is en er geen andere mogelijkheid is om een vrijliggende fietsontsluiting van de woningen aan de Dierenseweg te realiseren, dan rest alleen afwaarderen van de Dierenseweg naar ETW60 en hier een plek voor fietsverkeer in te passen. Dat heeft als nadeel dat de route N786 (Kanaalweg Dieren) wisselt van functie, inrichting en gebruik. Deze discontinuïteit is op het wegdeel tussen de N348 en de N787 niet gewenst en leidt, ondanks de kosten voor aanpassing, naar verwachting niet tot een verkeersveiliger situatie op de Dierenseweg.

Het kruispunt Dierenseweg – N787 (bij de Brugkabouter) is bij de Dierenseweg als GOW80 een knelpunt. Voor een goede verkeersafwikkeling is het nodig linksafopstelstroken toe te voegen en het kruispunt te vergroten. Dat lijkt mogelijk, maar heeft consequenties voor het bereiken van het terrein van de Brugkabouter. Alleen als de Dierenseweg wordt afgewaardeerd en navenant minder verkeer te verwerken krijgt kan een herbeoordeling leiden tot een andere conclusie.

N787 Brummenseweg tussen Brugkabouter en Lageweg is te smal voor een goede GOW80, dat is de te behouden functie van de weg. Idealiter wordt de rijbaan verbreed. Tegelijkertijd heeft het niet de hoogste prioriteit bij beperkte middelen; verkeerskundig is de aanpassing fors voor een beperkt knelpunt. Afhankelijk van de beoogde locatie van LCE (in ieder geval nabij Kollergang) en de daarvoor benodigde aanpassing aan de Brummenseweg voor een linksafopstelstrook kan worden gezien of het mogelijk is het resterende deel te verbreden met beperkte middelen. Bij behoud van huidige verhardingsbreedte is te overwegen de markering nog aan te passen (kantstreep op rand asfalt en dubbele asmarkering aanbrengen).

Kruispunt Brummenseweg – Lageweg -Hallseweg kan in vormgeving beter. De T-aansluiting Hallseweg kan zodanig worden aangepast dat er voor de fietsers een betere oversteek komt die iets verder van de aansluiting (Hallseweg) ligt; minimaal 1 vrachtautolengte. Nu staat de fietser

vaak te wachten omdat er een trailer voor staat en de doorgang blokkeert. Tegelijkertijd is het niet realistisch om de vormgeving rigoureuus aan te passen waarbij de Brummenseweg en Lageweg als 'doorgaande bocht' worden vormgegeven. Die aanpassing is verkeerskundig te groot voor een te klein knelpunt. Verbeteringen, optimalisatie van het kruispunt, zijn wel mogelijk op kleine schaal (markering, plek bebording).

De Lageweg zelf niet aanpassen, ook niet het enkelzijdig gelegen tweerichtingenfietspad. Weg is in de basis voldoende van kwaliteit en functioneert goed. Daar nu geen prioriteit bij beperkte middelen.

#### Tracé 2, 3

Bocht Lageweg – Van Stuijvenburchstraat: voorstel kruispunt aan te passen en te voorzien van middengeleider zodat fietsers beter kunnen oversteken (van/naar Van Stuijvenburchstraat). Twee mogelijkheden: bocht naar binnenzijde aanpassen (verwerven gronden, behoud afstand woningen Van Stuijvenburchstraat) of bocht buitenzijde aanpassen (geen verwerving, draagvlak woningen Van Stuijvenburchstraat). Voorkeur voor variant met aanpassing in binnenbocht: die wordt iets flauwer, rijbaan blijft op gelijke afstand van woningen Van Stuijvenburchstraat (geluid, draagvlak), maar is alleen realistisch bij minnelijke verwerving.

Tracé als uitgangspunt GOW50. Basis hiervoor ligt in aanwezigheid zowel route fietsverkeer als gemotoriseerd verkeer. Ook gebruik door veel vrachtverkeer met minder bekende chauffeurs. Tracé ontsluit aanliggende (woon)gebieden. Daarom rijbaan met vrijliggende fietspaden, waarbij uitgangspunt is eenzijdig gelegen (in elke richting) vanwege toekomstig invulling terrein Burgers. Profiel Loubergweg opbouwen vanaf oostzijde met woningen. (Terrein Burgers biedt fysiek ruimte.)

Uitgangspunt is gehele tracé 2, 3 als GOW50. Echter, dit past niet over gehele tracé. Met name op de Loubergweg west van het spoor en op deel Coldenhovenseweg is er onvoldoende ruimte om fysiek gewenste profiel in te passen. Daarom terug naar gedeelte 'GOW30' door rode fietsstroken op rijbaan en aangepaste snelheid. Argumenten zijn dat fietsers op rode fietsstroken een plek op de rijbaan krijgen, bestuurders van motorvoertuigen door deze inrichting worden geattendeerd op mogelijk aanwezigheid fietsers, lagere snelheid past bij fietsers op de rijbaan met relatief veel (vracht)verkeer en veel perceelstoegangen. Weg blijft wel een voorrangsroute vanwege de continuïteit. (Voorrang verkeer van rechts wordt als gevaarlijker beschouwd vanwege vele onbekende vrachtverkeer op route Coldenhovenseweg.)