



Traject N315 Rondweg Neede en Haaksbergseweg

Reactienota inloopbijeenkomst 20 november 2014

Provincie Gelderland
2 februari 2015

definitief rapport

Documenttitel: Traject N315 Rondweg en Haaksbergseweg Neede
Reactienota inloopbijeenkomst 20 november 2014

Verkorte documententitel: Reactienota trajectverkenning N315 Neede - N18

Status: definitief

Datum 2 februari 2015

Projectnaam N315 Rondweg en Haaksbergseweg Neede - N18

1	Inleiding	4
	1.1 Aanleiding	4
	1.2 Inloopavond	4
	1.3 Proces	4
	1.4 Leeswijzer	5
2	Reacties en Antwoorden	6
	2.1 Algemene vragen (niet per wegvak)	6
	2.1.1 Besluitvorming	6
	2.1.2 Geluid	8
	2.1.3 Luchtkwaliteit	8
	2.1.4 Waardevermindering woningen	8
	2.1.5 Snelheid	9
	2.1.6 Overige	9
	2.2 Rondweg Neede (GL Rutgersweg tot de Haaksbergseweg)	11
	2.2.1 Opmerkingen over voorzieningen voor langzaam verkeer langs Rondweg	11
	2.2.2 Opmerkingen over Rondweg algemeen	11
	2.2.3 Opmerkingen over de bereikbaarheid woning/erf	12
	2.2.4 Opmerkingen over de oversteekvoorzieningen voor (brom)fietzers/ voetgangers	14
	Bergstraat/Bergweg	15
	Kisveldermolenweg/Beukenbosweg	15
	Rotonde Rapenburg/Diepenheimseweg	15
	Koeweidendijk	16
	Komingang	17
	2.2.5 Opmerkingen over de afsluiting van wegen en de consequenties voor de woonwijken in Neede	18
	2.2.6 Assinkdrijfweg	20
	2.2.7 Groenvoorzieningen	21
	2.2.8 Geluidsvoorzieningen	22
	2.3 Haaksbergseweg(Binnen de bebouwde kom)	233
	2.3.1 Algemeen	233
	2.3.2 LARGAS (LAngzaam Rijden GAat Sneller)	255
	2.3.3 Oude Eibergseweg	288
	2.3.4 Oversteekbaarheid fietsveiligheid	300
	2.3.5 Ontsluiting erven/percelen	322
	2.3.6 Overige	344
	2.4 Haaksbergseweg buiten bebouwde kom tot N18	366

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Medio 2018 zal de N18 gereed zijn en opengesteld worden voor verkeer. Het aantal aansluitingen op de N18 tussen de N315 ter hoogte van Rietmolen en de N319 bij Groenlo worden in deze plannen verminderd tot 3 volledige aansluitingen. De aansluiting van de N315 op de nieuwe N18 bestaat uit rotondes. Door het verminderen van aansluitingen op de N18 ontstaan er andere verkeersbewegingen in het gebied rondom Neede, waarbij de verwachting is dat de toename van het verkeer op de N 315 (Haaksbergseweg) met ongeveer 3000 motorvoertuigen per etmaal zal toenemen.

Op de bewonersavond van 23 april 2013 heeft de Provincie in een overzicht aangegeven wat voor knelpunten er zijn op de N315 tussen Ruurlo en de N18 bij het danspaleis. Er is aan de bewoners tevens gevraagd wat zij zouden vinden van een alternatief tracé door het gebied ten noordoosten van de Rondweg/Haaksbergseweg. Er zijn destijds 80 reacties binnengekomen, deze reacties zijn meegenomen in de uitwerking van de oplossingsrichtingen en het vervolgonderzoek. Tussen april 2013 en september 2014 heeft de Provincie Gelderland, in nauwe samenwerking met de gemeente Berkelland, regio politie Noord-Oost Gelderland en Rijkswaterstaat, onderzoeken gedaan naar alle mogelijke oplossingsrichtingen. Belangrijke uitgangspunten tijdens dit onderzoek zijn dat de doorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van woningen langs de N315, door de toename van het verkeer, worden verbeterd of ten minste gelijk blijft. Uiteindelijk heeft dit ertoe geleid dat er voor het gehele traject één oplossingsrichting is overgebleven die aan alle vooraf gestelde criteria voldoet. Deze oplossing is op 20 november 2014 gepresenteerd aan de bewoners van Neede. Op de avond waren ca. 270 mensen aanwezig.

1.2 Inloopavond

De Provincie heeft op de bewonersavond de bewoners en bedrijven langs de N315 en overige gebruikers van de N315 op de hoogte te gebracht van het onderzoek, dat tussen 23 april 2013 en september 2014 heeft plaatsgevonden. De bezoekers van de avond hebben kennis kunnen nemen van de uiteindelijk enig overgebleven oplossingsrichting. In de periode tussen 21 november en 12 december 2014 konden bewoners, door middel van een digitaal formulier of door het insturen van hun opmerkingen, reageren op de gepresenteerde plannen en conclusies van het onderzoek. De bewoners die niet aanwezig waren, konden op de website kennisnemen van de presentatie van de avond, de afgevalen oplossingsrichtingen, het reactieformulier en de voorgenomen plannen. Er zijn uiteindelijk in totaal 129 reacties ontvangen, waaronder 112 door middel van het digitale reactieformulier, de overige 17 zijn op andere wijze naar de Provincie gestuurd.

1.3 Proces

De binnengekomen reacties en opmerkingen zijn in de projectgroep besproken. In deze reactienota wordt antwoord gegeven op deze reacties en daar waar deze reacties hebben geleid tot aanpassingen van het ontwerp wordt hierop ook antwoord gegeven. Februari 2015 zullen de respondenten de reactienota digitaal per mail ontvangen.

Tevens zal op de website van de Provincie Gelderland www.gelderland.nl/N315 deze reactienota inclusief het aangepaste ontwerp geplaatst worden. Vanaf maart 2015 start de Provincie met de voorbereiding van het wegvak GL Rutgersweg tot en met de oostelijke bebouwde kom van Neede. Voor de plannen zijn bestemmingsplanwijzigingen, grondaankopen en verkeersbesluiten nodig voordat er met de uitvoering gestart kan worden. De intentie van de Provincie Gelderland is om het wegvak vóór de zomer van 2016 gereed te hebben.

Voor het wegvak tussen de Neede en de N18 geldt dat deze werkzaamheden op zijn vroegst plaatsvinden in 2017 en dat getracht wordt om de werkzaamheden gereed te hebben bij openstelling van de N18. Hierover moet nog wel besluitvorming plaatsvinden door Gedeputeerde Staten. Voor dit wegvak zijn ook bestemmingsplanwijzigingen, grondaankopen en verkeersbesluiten noodzakelijk.

1.4 Leeswijzer

De binnengekomen schriftelijke reacties (per formulier of per post), naar aanleiding van de inloopavond op 20 november 2014, worden in deze reactienota beantwoord. Op het reactieformulier was het mogelijk om per wegvak te reageren en eventueel extra opmerkingen te plaatsen. Veelal hadden de reacties dezelfde strekking en het kan daarom zijn dat uw vraag niet letterlijk terugkomt in de reactienota maar er wel antwoord wordt gegeven op uw vraag. Overige vragen worden puntsgewijs behandeld. De reactienota bestaat uit het beantwoorden van algemene vragen en daarna uit het antwoorden van vragen per wegvak. De wegvakken zijn respectievelijk: Rondweg, Haaksbergseweg binnen de bebouwde kom en Haaksbergseweg - N18.

2. Reacties en Antwoorden

In de volgende alinea's worden alle binnengekomen reacties beantwoord. De reacties lopen uiteen van algemene opmerkingen over de besluitvorming, het oneens zijn met de gekozen oplossing en andere alternatieven, tot specifieke opmerkingen over het ontwerp, met name leefbaarheid, persoonlijke situaties en eventuele mogelijke aanpassingen van het ontwerp. Per punt wordt eerst de reactie of vraag genoemd en vervolgens wordt de reactie beantwoord.

2.1 Algemene vragen (niet per wegvak)

2.1.1 Besluitvorming

Opmerking

De oplossingsrichting waar voor de Rondweg en Haaksbergseweg gekozen is, is onaanvaardbaar en zorgt niet voor ontlasting van de bewoners van Neede. De Provincie Gelderland moet kiezen voor een andere oplossing, waarbij de bewoners van Neede ontlast dienen te worden vanwege lawaai, stank, fijnstof en verkeersveiligheid. De provincie en gemeente moeten het welzijn van de bewoners belangrijker vinden dan de financiën.

Antwoord

De Provincie Gelderland heeft in samenwerking met de gemeente Berkelland onderzoek gedaan naar de huidige knelpunten op de Rondweg en Haaksbergseweg. In dit onderzoek zijn de ontwikkelingen van de N18, de uitbreiding van Friesland Campina Domo en de effecten van de maatregelen op het gebied van gemeentelijke wegen meegenomen. In het onderzoek zijn tevens de aspecten verkeersveiligheid, doorstroming, fietsveiligheid, geluid, luchtkwaliteit, landschappelijke impact, leefomgeving en haalbaarheid meegenomen en beoordeeld. De conclusie van dit onderzoek is dat het op de bewonersavond gepresenteerde ontwerp als enige oplossing aan deze criteria voldoet. Er dient daarbij wel in ogenschouw gehouden te worden dat de N315 aangesloten wordt op de nieuwe N18; in het tussenbesluit van de Raad van State is deze aanname onomstreden. Andere oplossingsrichtingen, die door enkele respondenten zijn aangevoerd, zoals aan de oostkant van Neede een zuidelijk tracé, doortrekking "Parallelweg" of de beide onderzochte alternatieve tracés, zijn komen te vervallen, omdat deze op de korte termijn niet uitvoerbaar zijn. Uit het onderzoek is ook vast komen te staan, dat de huidige inrichting van de Rondweg en Haaksbergseweg de toekomstige verkeerstoename kan verwerken. De negatieve effecten voor wat betreft doorstroming, geluid en verkeersveiligheid worden in de "Largas-T"-oplossing verminderd ten opzichte van de huidige situatie.

Opmerking

Graag willen wij weten waarom de lange variant is afgefallen en is het zo dat de problemen van enkele bewoners over de ruggen gaat van vele bewoners langs de Haaksbergseweg!

Antwoord

De Provincie heeft in de verkenning gekeken naar de huidige knelpunten op de N315. Daarnaast is er gekeken naar de toekomstige ontwikkelingen in de omgeving, waaronder de N18 en Friesland Campina Domo. Het doel van de verkenning is niet om alle knelpunten op te lossen maar wel om te zoeken naar haalbare oplossingen, het wegnemen van de negatieve effecten van de ontwikkelingen van Friesland Campina Domo en de N18. Er is gekeken naar de aspecten, doorstroming, verkeersveiligheid, fietsveiligheid en leefbaarheid. Deze zouden niet mogen verslechteren door de toename van de verkeersintensiteiten. Er is op de bewonersavond ook een mogelijk alternatief tracé getoond.

De verkenning heeft zich gericht op het bekijken van 3 mogelijke oplossingsrichtingen:

- bestaande situatie handhaven, geen extra maatregelen noodzakelijk;
- bestaande situatie verbeteren, zodanig dat de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeterd worden ten opzichte van de huidige situatie;
- Alternatief tracé.

Bij de uitwerking van het alternatieve tracé bleek dat dit tracé belangrijke wegen in het buitengebied doorkruiste. Om het buitengebied toch goed bereikbaar te houden, dient er ten noorden van deze nieuwe rondweg een parallelweg te worden aangelegd voor het langzame verkeer, bestemmingsverkeer en het (brom)fietsverkeer. Daarnaast zou de aansluiting naar Neede niet aan de oostzijde van deze rondweg moeten komen maar centraal in het verlengde van de Oude Eibergseweg, omdat dit beter is voor de verkeersstromen vanuit Neede-oost naar de nieuwe rondweg. De impact voor het gebied ten noorden van Neede is door deze maatregel echter dermate groot dat deze optie geen reële oplossing bleek.

Er is daarom gezocht naar een ander alternatief, dat hetzelfde oplossend vermogen biedt als het alternatieve tracé, waarbij de impact voor het gebied minder is of zelfs beter wordt. Wij hebben dit gevonden in het "alternatieve tracé". Weliswaar moeten hierbij een groot aantal woningen - ten noorden van de Rondweg en Haaksbergseweg - gesloopt worden, maar voor de overige woningen komen er mogelijkheden en verbeteringen in de leefomgeving.

Handhaven van de huidige situatie op de Haaksbergseweg binnen de bebouwde kom biedt voldoende oplossend vermogen en is het meest haalbaar. Als gekeken wordt naar de huidige situatie, blijkt dat de gepresenteerde "Largas-T"-oplossing op de aspecten verkeersveiligheid, doorstroming, fietsveiligheid en leefbaarheid een verbetering geeft. Op basis van deze conclusies is het voorkeursalternatief, "Largas-T" gepresenteerd.

De 3 mogelijke oplossingen zijn voorgelegd aan de bestuurders van de Provincie en Gemeente Berkelland. Uiteindelijk is vast komen te staan dat Provincie Gelderland geen uitsluitel kan geven dat het korte tracé op de middellange termijn een haalbare keuze is. Het huidige college van Gedeputeerde Staten kan, in verband met de aanstaande verkiezingen, hierover geen besluit nemen. Op basis van de knelpunten kan een volgend college besluiten om het tracé "kort" verder uit te werken. Gezien de toekomstige doelstellingen van de Provincie Gelderland is het hoogst onwaarschijnlijk dat voor de knelpuntsoplossing voor Neede gekozen wordt voor het alternatieve korte tracé. Zowel het huidige college van de Provincie Gelderland als het college van Gemeente Berkelland hebben ervoor gekozen om voor de korte en middellange termijn te kiezen voor de "Largas-T", omdat deze oplossingsrichting de negatieve effecten van de toename van het verkeer voldoende oplost. Voor de aanpassingen van de Rondweg en de aanpassingen van de Haaksbergseweg in de bebouwde kom is er op dit moment financiële dekking en kunnen de werkzaamheden op korte termijn worden aangelegd. De aanpassingen kunnen gereed zijn voor openstelling van de N18. Dit laatste is voor de Gemeente Berkelland ook een belangrijke wens.

2.1.2 Geluid

Opmerking

De oplossingsrichtingen bieden geen verbetering van de geluidsbelasting voor bewoners langs de Rondweg en Haaksbergseweg. Er dienen voorzieningen te worden aangelegd om de geluidstoename te compenseren. Hierbij moet gedacht worden aan geluid reducerend asfalt, aanpassingen aan woningen en geluidswallen.

Antwoord

Voor het onderzoek van de verschillende oplossingsrichtingen is gekeken naar de toekomstige geluidsbelasting voor de woningen in de omgeving van de N315. Hieruit bleek dat bij de gekozen oplossing geen grote toenames van geluidsbelasting zijn ten opzichte van de huidige situatie. Op basis van het uiteindelijke ontwerp wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd om het geluid te kunnen toetsen aan het wettelijke kader van de Wet geluidhinder. Dan wordt duidelijk welke maatregelen vanuit de wetgeving toegepast moeten worden. Daarnaast wordt bij woningen met een hoge geluidsbelasting bekeken of en welke passende maatregelen aanvullend uitgevoerd kunnen worden. We kijken hierbij naar asfaltsoorten die geluid reduceren, mogelijkheden voor geluidsschermen en -wallen of eventueel maatregelen aan woningen zelf.

Het geluidsrapport op basis van het gekozen ontwerp zal op de website www.gelderland.nl/N315 geplaatst worden.

2.1.3 Luchtkwaliteit

Opmerking 4

Door de toename van het verkeer neemt de luchtkwaliteit af. Met name fijnstof, stank en roetdeeltjes!

Antwoord

Voor de bepaling van de oplossingsrichtingen zijn alle oplossingsrichtingen onderzocht op luchtkwaliteit. Bij geen enkele van de oplossingsrichtingen is sprake van een bovenwettelijk toename van o.a. fijnstofdelen. Wel zal er bij de verdere uitwerking van het ontwerp, met name in de kom van Neede, gekeken worden naar mogelijkheden om de luchtkwaliteit te verbeteren. Hierbij moet gedacht worden aan haagbeplanting die een positieve invloed heeft op de luchtkwaliteit.

2.1.4 Waardevermindering woningen

Opmerking 5

Hoe kunnen wij compensatie krijgen voor de waardevermindering van onze woningen door de veel te grote toename van het verkeer. Onze woning wordt door de plannen in de toekomst onverkoopbaar?

Antwoord

In reactie op de deze vraag kunnen wij het volgende zeggen.

De Wet ruimtelijke ordening voorziet in een regeling voor vergoeding van planschade als gevolg van een planologische wijziging. De wettelijke bepalingen over planschade en de uitgangspunten daarbij, zullen door de provincie worden toegepast. Een aanvraag om tegemoetkoming in planschade moet worden ingediend binnen 5 jaar nadat het schade veroorzakende besluit (in dit geval de vaststelling van het inpassingsplan/bestemmingplan) onherroepelijk is geworden. Op de behandeling van een verzoek om tegemoetkoming in de planschade is de Planschadeverordening Gelderland van toepassing. Dit betekent onder meer dat een onafhankelijke commissie (bestaande uit een jurist en een taxateur) dergelijke verzoeken tot tegemoetkoming van planschade zal beoordelen en Gedeputeerde Staten zal adviseren.

In geval u voornemens bent een dergelijk verzoek in te dienen, kunt u gebruikmaken van het daarbij behorende formulier. Het is van belang dat u de in het formulier gevraagde stukken (bv. kopie eigendomsbewijs) als bijlagen opneemt ter motivering van het verzoek. Het verzoek tot tegemoetkoming inzake planschade kan voor het project 'N315' worden ingediend bij de Provincie Gelderland, t.a.v. Gedeputeerde Staten, projectsecretariaat, t.a.v. mevrouw E.C. Beugelink, Postbus 9090, 6800 GX te Arnhem.

Bij de beoordeling of er sprake is van planschade wordt door de adviescommissie beoordeeld of de aanvrager schade lijdt in de vorm van waardevermindering. Daarbij wordt onder meer beoordeeld of er sprake is van aantasting van het woongenot en/of verminderde omgevingskwaliteit ten gevolge van de planologische wijziging.

2.1.5 Snelheid

Opmerking

Wat wordt de snelheid op de Rondweg en de Haaksbergseweg?

Antwoord

De N315 is een gebiedsontsluitingsweg, gedeeltelijk buiten de bebouwde kom, waarvoor de maximumsnelheid 80 km/uur bedraagt. Binnen de bebouwde kom geldt een snelheid van maximaal 50 km/uur. In onze plannen blijven beide snelheden gehandhaafd.

Opmerking

Langs de N315 bevinden zich veel erfaansluitingen en zijwegen waardoor de N315 een ETW weg is waarvoor een snelheid geldt van 60km/uur.

Antwoord

De aanwezigheid van veel erfaansluitingen en zijwegen bepaalt niet de categorisering van de weg, maar de functie en het gebruik. Op een ETW rijden bijvoorbeeld maximaal 6000 mvt/etmaal. De meeste erfaansluitingen buiten de kom bevinden zich op het gedeelte tussen Neede en de N18. Hier rijden bijna 10.000 mvt/etmaal. Verder geldt dat de N315 een belangrijke verbindingsweg vormt voor het verkeer tussen de N18 en Neede, Borculo, Ruurlo en Lochem.

2.1.6 Overige

Opmerking

Welke aanpassingen worden er in de toekomst gedaan als er toch blijkt als er meer auto's, meer fijnstof, meer geluid, een te hoge snelheid is, en de doorstroming toch tegenvalt, meer overlast en eventuele andere problemen zijn?

Antwoord

Zoals op de bewonersavond is aangegeven zijn voor de prognosecijfers het verkeersmodel van de Gemeente Berkelland gebruikt. Het verkeersmodel van de gemeente houdt rekening met toekomstige ontwikkelingen in de omgeving waaronder Friesland Campina Domo, de autonome groei van het verkeer en de N18. Hierbij is geen rekening gehouden met de toekomstige krimp in de regio en ontwikkelingen die het autogebruik verminderen. De verwachting is dat de geprognosticeerde verkeersaantallen niet gehaald gaan worden. Dit wordt bevestigd in het in ontwikkeling zijnde "Verkeersmodel Achterhoek". Dit regionaal verkeersmodel voorziet in een lichte daling van de hoeveelheid verkeer op de Rondweg en een geringe toename van het verkeer (max. 1500 mvt/etmaal) op de Haaksbergseweg ten opzichte van de huidige verkeersintensiteiten.

Opmerking

De aanpassingen van de weg heeft tot gevolgen dat ons huis slecht bereikbaar wordt voor de postbezorging, de vuilniswagen en de ambulances?

Antwoord

De situatie op de provinciale weg verandert niet ten opzichte van de huidige situatie, met uitzondering van het verdwijnen van het noordelijke fietspad op de Rondweg, voor het ophalen van de post en het ophalen van het huisvuil. Het tijdelijk stilstaan van de vuilniswagen op de provinciale weg geschiedt nu ook en zal in de toekomst ook niet leiden tot meer onveiligheid. Ambulances kunnen te allen tijde bij uw woningen komen, de plannen vormen daarvoor geen belemmering.

Opmerking

Wat is de route voor het transport met gevaarlijke stoffen?? Overal worden rondwegen aangelegd om bebouwde kommen te ontzien met verkeer. Borculo, Ruurlo, Groenlo, Zelhem.

Maar in Neede zou de weg door de bebouwde kom gaan. En dat terwijl er goede alternatieven mogelijk zijn.

Antwoord

De route voor transport met gevaarlijke stoffen blijft hetzelfde zoals hij nu is.

Wij hebben bekeken wat de mogelijkheden in Neede waren om de weg buiten de bebouwde kom te leggen. Deze plannen waren niet haalbaar. Wij hebben dit op de bewonersavond uitgelegd.

Opmerking

(Conform het landelijk beleid) een driedeling onderkend, namelijk stromen (stroomweg), ontsluiten (gebiedsontsluitingsweg) en toegang bieden (erftoegangsweg).

De hoofdrijbaan van de N 315 is in de huidige situatie en na het onderhoud vormgegeven als gebiedsontsluitingsweg. Een gebiedsontsluitingsweg voorziet zowel in het doorstromen als in het uitwisselen van verkeer. Op de wegvakken staat doorstroming van het verkeer centraal, uitwisseling van verkeer vindt plaats op de kruispunten. Om de doorstroming op wegvakken te garanderen en om grote snelheidsverschillen te voorkomen wordt langzaam verkeer op dit soort wegen in principe gescheiden van het gemotoriseerd verkeer afgewikkeld. Einde citaat
Dit is het beleidskader dat gehanteerd wordt op de wegvakken van de N315 waar ca. 8500 tot 9000 voertuigen per etmaal verwacht worden.

Op het wegvak Haaksbergseweg, van LaRGaS tot aansluiting N18 worden de grondbeginselen voor een Duurzaam Veilig wegennet allemaal genegeerd ;

- Over een afstand van 2 km tussen de uitwisselpunten LARGAS en de rotonde bij Rietmolen liggen 60 erftoegangen en toegangbiedende zijweggetjes.

- Terwijl hier 30% meer voertuigen(12000) verwacht worden.

- Grote snelheidsverschillen door landbouwverkeer op de rijbaan.

Door de vele functies die de Haaksbergseweg krijgt zal dit een zeer gevaarlijk wegvak worden, vooral omdat dit compleet anders is dan het wegvak tussen Neede en Ruurlo.

Antwoord

De N315 is een bestaande erftoegangsweg waaraan een aantal belangrijke knelpunten opgelost moeten worden. Uw opmerkingen zijn juist ten aanzien van de eisen waaraan gebiedsontsluitingswegen zouden moeten voldoen. Wel is het zo dat dit eisen zijn aan nieuw aan te leggen gebiedsontsluitingswegen. We proberen met de gepresenteerde maatregelen op de N315 verbeteringen aan te brengen zodat de veiligheid, de doorstroming en de leefbaarheid worden verbeterd. We hebben afwegingen moeten maken voor het wel of niet aanbrengen van parallelwegen, uiteindelijk is besloten om geen parallelwegen aan te leggen. Over de prognosecijfers verwijzen wij u naar opmerkingen die wij eerder geplaatst hebben in dit hoofdstuk.

2.2 Rondweg Neede (GL Rutgersweg tot de Haaksbergseweg)

2.2.1 Opmerkingen over voorzieningen voor langzaam verkeer langs Rondweg

Opmerking

Waarom maakt men geen B-weg langs de rondweg zodat het langzame verkeer van de weg af komt en de doorstroming verbeterd, doordat toch aan 1 zijde verdwijnt komt er toch genoeg ruimte voor die B weg. Ik ben er bang voor dat er op de plaatsen waar men Neede nog wel in kan het veel drukker wordt, doordat men de tussen liggende wegen gaat afsluiten en dat dit de veiligheid en de doorstroming niet bevordert

Antwoord

Wij hebben onderzocht of de aanleg van een parallelweg langs de Rondweg noodzakelijk en mogelijk is. Een parallelweg is niet inpasbaar binnen de huidige ruimte van de weg. Tussen de parallelweg zal een minimale berm van 6,50 m moeten worden aangelegd, waarbij de parallelweg 5,50 m breed moet zijn. We hebben dan ook de afweging gemaakt of het langzaam verkeer op de rijbaan leidt tot onveiligheid en doorstromingsproblemen. Wij hebben gemeend, rekening houdend met de korte lengte van de Rondweg en Haaksbergseweg, dat het niet noodzakelijk is om een parallelweg aan te leggen om de doorstroming te verbeteren.

Opmerking

Het aanleggen van meerdere langzaam verkeer passeer havens.
Het planten van bomen aan de noord oost kant van de Rondweg (ter compensatie v.d. bomen aan de Assinkdrijfweg)

Antwoord

Uit onderzoek van de provincie Gelderland uit 2012 is gebleken dat landbouwpasseerhavens niet effectief zijn. Landbouwers gebruiken deze passeerhavens niet of nauwelijks. Bovendien liggen Landbouwpasseerhavens om de 2 km; de Rondweg is zelfs korter dan 2 km. Doordat langs de Haaksbergseweg veel landbouwpercelen liggen, is het niet effectief om landbouwpasseerhavens aan te leggen, immers het landbouwverkeer zal niet over het gehele traject rijden. Daarnaast dienen landbouwpasseerhavens minimaal 150 m lang te zijn. Er is daarvoor geen ruimte langs de Rondweg. De bomen langs de Assinkdrijfweg worden gecompenseerd langs de Assinkdrijfweg en daar waar het landschappelijk verantwoord is. In de aanvraag van de kapvergunning zal de gemeente aangeven waar deze compensatie plaats zal vinden.

2.2.2 Opmerkingen over Rondweg algemeen

Opmerking

Op het gedeelte Haaksbergseweg/Diepenheimseweg is een inhaalverbod van kracht. Echter 7 van de 10 automobilisten haalt hier toch in. Hoe is dit in de toekomst te voorkomen.

Antwoord

Tussen de nieuwe bebouwde kom-grens en de Kempersdijk is het voor het verkeer niet meer mogelijk om in te halen. De beide rijbanen worden gescheiden door middengeleiders. Het gedeelte tussen de rotonde Diepenheimseweg en de Kempersdijk is dermate kort dat inhalen hier niet rendabel is. Op het wegvak bevindt zich ter hoogte van de Esweg/Vaarwerkweg ook nog een middengeleider. Op het wegvak geldt een inhaalverbod, waaraan de automobilist zich behoort te houden.

Opmerking

Het fietspad Haaksbergseweg/Rondweg in de richting van Diepenheim, wordt in de nieuwe plannen onderbroken in de bocht. Voor fietsers richting bv de Visschemorsdijk (zorgboerderij) betekent dit 3x oversteken, waarvan 2x over een gevaarlijk drukke weg.
Hoe stelt de provincie zich garant voor een veilige fietsroute

Antwoord

Wij zijn van mening dat met de gekozen oplossing de veiligheid voor het (brom)fietsverkeer voldoende wordt gewaarborgd. Voor enkele fietsbewegingen kan dit betekenen dat het (brom)fietsverkeer vaker de Haaksbergseweg/Rondweg over moet steken, maar deze oversteekvoorzieningen worden in de plannen veilig ingericht door middel van middengeleiders.

2.2.3 Opmerkingen over de bereikbaarheid woning/erf**Opmerking**

Zouden jullie een weg aan kunnen leggen of een fietspad om bij de kisveldermolenweg te komen. Omdat het onmogelijk is om hier over te steken omdat de auto's optrekken vanaf de rotonde en bij ons al op 100km per uur zitten. Aangezien wij twee schoolgaande kinderen hebben en mijn vrouw is bijna blind. Dus voor de veiligheid is een weg richting kisveldermolenweg de oplossing in het kader van veiligheid en leefbaarheid. Graag zouden we hierover persoonlijk contact willen hebben.

Antwoord

Wij hebben gekeken naar de mogelijkheden om voor de percelen 18 en 18a aan de noordzijde van de Rondweg het fietspad gedeeltelijk te handhaven. Het blijkt dat het niet mogelijk is om binnen de huidige ruimte van de Rondweg een veilig opvangfietspad te handhaven. De bewoners van deze woningen zullen gebruik moeten maken van de oversteek bij hun woning naar het tweerichtingenfietspad aan de overzijde van de Rondweg.

Opmerking

Hoe zit het met de ontsluiting van Rondweg 18A?

Antwoord

De uitrit van woning 18A blijft aangesloten op de Rondweg, zoals dat nu ook het geval is. Een uitzondering is dat voor de fiets en brommer er gebruikgemaakt moet worden van het tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde en dat de Rondweg overgestoken zal moeten worden ter plaatse van de uitrit.

Opmerking

Niet duidelijk is hoe onze uitrit t.b.v. ons melkveebedrijf er uit komt te zien.
Ook de aansluiting van de Taegersweg op de Rondweg is voor ons van belang i.v.m. de ontsluiting van percelen aan de Taegersweg.

Antwoord

U blijft uw uitritten houden zoals ze nu zijn. De Taegersweg blijft aangesloten op de Rondweg. Er verandert niets ten aanzien van de bereikbaarheid van uw woning en percelen.

Opmerking

Mijn huis staat denk ik het dichtst tegen de Rondweg aan (kruising Rondweg/Bergweg) en u gaat het fietspad verplaatsen naar de overkant, dit betekent voor mij dat het verkeer nu vlak langs mijn woning gaat razen, wat veel meer geluidsoverlast met zich meebrengt en het zware verkeer door de trillingen in het huis hoor en voelbaar worden. En dan heb ik het nog niet eens over de muren van de woning, ik ben bang dat als het verkeer zo dicht langs mij huis komt razen de muren hierdoor kunnen scheuren daar is helemaal niet over nagedacht! Ik vraag mij dus af hoe de Provincie mij tegemoet zou willen komen over het geluids/ en tril overlast!!!

Door deze plannen gaat het woongenot voor mij met 100% achteruit en wat te bedenken de waardevermindering van de woning bij verkoop!

Stil asfalt leggen is geen oplossing!!!

Antwoord

Wij zullen tijdens de uitwerking van het ontwerp rekening houden met woningen die aan of in de buurt van de Rondweg liggen. Voor geluid, fijnstof en waardevermindering verwijs ik u naar de antwoorden van de opmerkingen in de hoofdstukken 2.1.2, 2.1.3 en 2.1.4 van deze reactienota. Trillingsoverlast ontstaat door oneffenheden in het asfalt. De Rondweg wordt voorzien van een geheel nieuwe constructie waarbij de kans dat er oneffenheden ontstaan uitermate klein is. Wij zullen in het kader van de grondaankoop en geluidswerende maatregelen contact met u opnemen.

Opmerking

(Rondweg 4) Hoe komen we de weg op richting Haaksbergen/en eraf is nu al zeer link, tegen +/-17.45 kom ik thuis en van de 5 dagen moet ik zeker 3x de berm op anders zit er een achterop/men trekt dan op en of de gedachten er niet bij (telefoneren, kinderen die daar fietsen op het crossveldje enz.)

Antwoord

In de nieuwe situatie komt uw woning binnen de bebouwde kom van Neede te liggen. De inrichting van de weg binnen de bebouwde kom bestaat uit hoge trottoirbanden aan de buitenzijde en een overrijdbare middengeleider, waardoor men in het verkeer gedwongen wordt achter elkaar te blijven rijden. De situatie wordt overzichtelijker dan ze nu is. Het crossveldje zal komen te vervallen, we zijn met de gemeente aan het bekijken hoe het terrein moet worden ingericht.

Opmerking

Aan de rondweg 3a te Neede mis ik het volgende: Er is geen in/uitrit getekend voor het perceel rondweg 3a, waar wel een vergunning voor is en reeds is aangelegd d.m.v een puinbed. De doorgetrokken streep dient vervangen te worden door een stippellijn, dit t.p.v. alle in/uitritten die aan de rondweg grenzen. Er dient verlichting te worden aangebracht bij elk in/uitrit. Er dient geluidswerend asfalt aangelegd te worden zodat de geluidsoverlast wordt beperkt (ter goedkeuring voorleggen aan de omwonenden).

Antwoord

Huidige perceeluitritten blijven in de nieuwe situatie bestaan. Wij zullen bij de verdere plannen deze in/uitrit meenemen, ter plaatse van deze uitrit zullen we een onderbreking aanbrengen in de asmarkering.

Het beleid van de Provincie ten aanzien van verlichting is dat er in het buitengebied alleen verlichting wordt geplaatst bij kruispunten en bij obstakels in de weg. Wij gaan geen verlichting aanbrengen bij elke uitrit. Op de Rondweg is al geluidsreducerend asfalt aanwezig, in de nieuwe situatie zal de Rondweg dan ook worden voorzien van geluidsreducerend asfalt.

Opmerking

Wij wonen op zo'n 150 meter van de rondweg, te weten ter hoogte van de afslag naar Noordijk. Toen wij in 1996 de mogelijkheid kregen om een kavel op de Höfte te kopen, hebben wij een gedeelte van een ochtend op de kavel vertoefd en het verkeer viel destijds mee. De kavel werd dus gekocht. Sindsdien is het verkeer enorm toegenomen en dat gaat nu dus nog met 4600 voertuigen per etmaal toenemen. U begrijpt, dat wij het hier niet mee eens zijn. Alle nadelen zullen al eens genoemd zijn, maar ik vermeld onze grootste bezwaren: stank- en geluidsoverlast door optrekkend verkeer door de aanleg van de rotonde!!

Antwoord

De aanleg van de rotonde op de GL Rutgersweg valt buiten de aanpak van de Rondweg. Op 28 oktober 2013 is een bewonersavond gehouden waarbij er gereageerd kon worden op de plannen van de aansluiting GL Rutgersweg. Voor de realisatie van de rotonde moet het bestemmingsplan worden aangepast en moeten gronden worden aangekocht. Op dit moment zijn alle gronden die nodig zijn om de rotonde aan te leggen, gekocht en is de termijn voor zienswijzen op de wijziging van het bestemmingsplan gesloten. De toename van het verkeer op het kruispunt GL Rutgersweg bedraagt volgens het verkeersmodel van de gemeente Berkelland 2200 mvt/etmaal, deze gegevens zijn ook gebruikt voor de geluidsrapporten die onderdeel uitmaken van de bestemmingsplanwijziging. Dit heeft geleid tot de aanleg van een geluidswand ten zuiden/westen van de rotonde en een hogere grenswaarde voor woning nr. 20. Verder hoeven er ten aanzien van geluid geen maatregelen te worden getroffen.

2.2.4 Opmerkingen over de oversteekvoorzieningen voor (brom)fietzers/voetgangers**Opmerking**

Op dit gedeelte (gedeelte tussen de Rapenburg en Haaksbergseweg) dienen meer verkeersgeleiders/oversteekplekken te worden aangelegd, waardoor met name de veiligheid van de aangelanden bij oversteken e.d. een positieve wending krijgt.

Antwoord

Op dit gedeelte van de Rondweg blijven alle huidige oversteekbewegingen mogelijk en worden deze zelfs verbeterd. Ter hoogte van de Esweg/Vaarwerkweg, Kempersdijk en Koeweidendijk worden middengeleiders gerealiseerd, waarbij (brom)fietzers en voetganger in twee keer kunnen oversteken. Wij zijn dan ook van mening dat dit ruim voldoende is.

Opmerking

Neede wordt afgesloten van de natuurgebieden ten noorden van de Rondweg, zoals de Needse Berg en het achterveld. De geplande oversteken t.b.v. de fietsers, wandelaars (met of zonder rollator) en rolstoelers zijn onzes inziens ondermaats en gezien het aantal te verwachten voertuigen op de N315 te gevaarlijk. Dit betreft de oversteken Bergstraat/Bergweg, Vaarwerkweg/Esweg, Kempersdijk en de Koeweidendijk. Voor Ijsbaanbezoek in de winter wordt door de jeugd veel gebruik gemaakt van de oversteekplaats Kempersdijk. Deze oversteek is veel te lang. Bij de Koeweidendijk wordt dagelijks overgestoken door jongeren van het Bernadettebos voor schoolbezoek in Neede. (In 2013 is er een leerling verongelukt) Ook wordt wekelijks door enkele tientallen jongeren bij de Koeweidendijk overgestoken voor een bezoek aan het scoutingsbureau. Dit zijn grote kwetsbare groepen. Ons voorstel: Realiseer een fietstunnel onder de Rondweg door ter hoogte van de Kempersdijk of Koeweidendijk of eventueel een fietsbrug.

Antwoord

In onze plannen wordt op de door u aangegeven locaties een verbeterde oversteekvoorziening aangelegd, door middel van brede middengeleiders. (Brom)fietzers, wandelaars en rolstoelers kunnen hier in twee fasen de Rondweg oversteken.

Deze oversteekvoorzieningen vormen tevens een verbetering voor de bereikbaarheid van het natuurgebied ten noorden van Neede voor (brom)fietzers en voetgangers vanuit Neede. Een tunnel of brug op zich is een goede en veilige voorziening, echter de aanleg van middengeleiders biedt de door u ingebrachte groepen fietsers en voetgangers voldoende veiligheid. Voor een brug of tunnel is onvoldoende ruimte aanwezig en deze zijn niet kosteneffectief.

Bergstraat/Bergweg

Opmerking

Hoe is de Rondweg ter hoogte van de Bergstraat/Haverweg oversteekbaar? Worden er net als Ruurlo en Borculo nog fietstunnels geplaatst voor de overstekende jeugd die naar school moeten?

Antwoord

De Haverweg is niet aangesloten op de Rondweg. (Brom)fietzers vanuit de Haverweg komen via de fietsdoorsteek op het aan te leggen twee richtingen fietspad. Ter hoogte van de Bergstraat/Bergweg kunnen fietsers in twee fasen de Rondweg oversteken. Er worden geen fietstunnels aangelegd op de Rondweg, er is gekozen voor middengeleiders.

Kisveldermolenweg/Beukenbosweg

Opmerking

Sinds jaar en dag maken sporters en bezitters van honden uit onze woonwijk gebruik van de Beukenbosweg om daar te recreëren of hun viervoeters uit te laten. Door het jarenlange gebruik van het naast ons perceel gelegen openbaar groen is in de loop der tijd een natuurlijk zand/fietspad ontstaan schuin afbuigend door en naar de achterzijde van ons perceel oplopend tegen het talud van de Rondweg ter hoogte van de Beukenbosweg.

Nu voor 2015 diverse werkzaamheden op en rond de N315/Rondweg op de agenda staan, zou ik u langs deze weg willen vragen in hoeverre het in overleg met de Gemeente Berkelland mogelijk is, dat het natuurlijke zandpad vanaf de kruising Roggestraat/Haverweg/Roodland in een kaarsrechte lijn naar de Rondweg bestrating (klinkers/tegels) kan krijgen met tegen het talud van de Rondweg traptreden.

Antwoord

Wij hebben uw voorstel aan de gemeente Berkelland doorgegeven. De gemeente heeft aangegeven dat het huidige zandpad wordt gehandhaafd en dat er geen extra voorzieningen worden aangelegd.

Rotonde Rapenburg/Diepenheimseweg

Opmerking

Rotonde Rondweg-Diepenheimseweg. Situatie voor kinderen om over te steken onoverzichtelijk. Andere oversteekplaatsen zoals Esweg worden afgesloten. Hierdoor meer overstekende fietsers/kinderen over een drukker Rondweg. Veel kinderen vanuit het buitengebied gaan in Neede naar school. Veel kinderen gaan bij voetbalclub Lochuizen sporten. Kan hier b.v. een fietstunnel worden gemaakt?

Antwoord

Er is met de plannen rekening gehouden met veilig oversteken vanuit de woonwijk naar het buitengebied. Ter hoogte van de Esweg/Vaarwerkweg, Kempersdijk en Koeweidendijk zullen middengeleiders worden aangelegd waarbij fietsers, bromfietzers en voetgangers in twee keer de N315 kunnen oversteken.

Een fietstunnel is een dure oplossing die alleen bij grote fietsstromen wordt aangelegd. Op dit traject steken de fietsers veel meer verspreid over, waardoor de aanleg van een fietstunnel niet kosteneffectief is. De situatie bij de rotonde wordt verbeterd door het instellen van een éénrichtingsweg vanaf de Henry Dunantweg naar de Rapenburg.

Opmerking

Waarom word er maar een stukje van de Henry Dunantweg éénrichting?

Waarom niet zoal links als rechts af éénrichting Henry Dunantweg maar wel uitgezonderd van fietsers

Antwoord

De Henry Dunantweg wordt éénrichting gemaakt om de doorstroming op de Rondweg te verbeteren. De Henry Dunantweg sluit op korte afstand van de rotonde aan op de Rapenburg. Linksafslaand verkeer richting Henry Dunantweg veroorzaakt tijdens de ochtend- en avondspits een wachtrij waardoor het verkeer op de rotonde geblokkeerd wordt. Door het afsluiten van de Henry Dunantweg vanuit de Rapenburg zal het links afslaand verkeer verplaatst worden naar de aansluiting Hoge Blik die verder af ligt van de Rondweg, waarbij een eventuele wachtrij geen invloed heeft op het afrijdende verkeer vanaf de rotonde.

Koeweidendijk

Opmerking

Als Scoutingvereniging hebben wij ons clubgebouw aan de Koeweidendijk. Minstens 3 keer per week moeten onze jeugdleden, variërend in de leeftijd van 5 t/m 18 jaar de gevaarlijke Rondweg oversteken. Dikwijls ontstaan er hierdoor gevaarlijke situaties met recent in het geheugen een dodelijk ongeval tot gevolg. Dit was geen jeugdlid van Scouting, maar wel een kind van een jaar of veertien. Dit is al jaren, en niet alleen voor Scoutingleden, een doorn in het oog. Wij stellen het derhalve erg op prijs indien er tijdens realisatie van de reconstructie rekening wordt gehouden met deze gevaarlijke situaties. Wij stellen ofwel een fiets/loopbrug voor of een fietstunnel die de gevaarlijke situatie terplekke tot zero-damage zal maken. Dit zal zeker ook bijdragen aan de verkeersveiligheid voor alle fietsers met bestemming Bernadettebos (gezinsvervangend tehuis voor mensen met handicap) en wanneer de plaatselijke ijsbaan open zal zijn en veel fietsers gebruik maken van de ,nu, gevaarlijke oversteek.

Antwoord

Wij zijn het met u eens dat de huidige oversteekvoorzieningen op de Rondweg niet voldoende zijn. In onze plannen zijn wij er dan ook van uitgegaan, dat de oversteekvoorzieningen voor zowel (brom)fietsers en voetgangers moeten worden verbeterd. Daarom hebben we gekozen om ter hoogte van de Koeweidendijk en de Kempersdijk gefaseerde (brom)fietsoversteken aan te leggen waarbij (brom)fietsers en voetgangers de Rondweg in twee fasen over kunnen steken. Een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een brug of fietstunnel is een dure oplossing die alleen bij zeer grote fietsstromen wordt aangelegd. Op dit traject steken de fietsers veel meer verspreid over, waardoor de aanleg van een fietstunnel en loopbrug niet kosteneffectief is.

Opmerking

Het gemotoriseerd verkeer voor de Koeweidendijk via de Kempersdijkafslag en dan via een te verhardend zandweg te leiden is verre van optimaal en lost niets op. Laat dan de bestaande afslag blijven bestaan.

Antwoord

Het afsluiten van de Koeweidendijk lost wel degelijk een belangrijk knelpunt op. Iedere aansluiting creëert een verkeersonveiligheidspunt. Op de aansluiting Koeweidendijk bevinden zich een groot aantal verschillende soorten verkeersbewegingen, zoals de toerit naar het tankstation, in- en uitrijdend verkeer vanuit de Koeweidendijk en fietsbewegingen in verband met de aanwezigheid van de scouting. Door de aansluiting te laten vervallen voor het autoverkeer ontstaat er een duidelijkere situatie voor de fietsers en de voertuigen naar het benzinestation.

Opmerking

Ik constateer dat de Rondweg op de kruising met de Koeweidendijk niet meer overgestoken kan worden met een auto. Ook het links en rechts opdraaien van de Rondweg kan hier niet meer plaatsvinden. Dit laatste vind ik een goede ontwikkeling, hiermee voorkom je ook kop/staart botsingen. Het gewoon oversteken zou echter wel moeten blijven kunnen. Het alternatief voor mij wonende buiten de bebouwde kom aan de Koeweidendijk is via de Assinkdrijfweg naar de Kempersdijk te rijden en daar de Rondweg op te draaien. Dit met lage snelheid en juist het risico van kop/staart botsingen, hetgeen de provincie toch wil voorkomen..... Kortom naast het besparen van tijd en geld wat gepaard gaat met het omrijden en de gevolgen voor het milieu, is mijn verzoek het oversteken voor de auto op het kruispunt Koeweidendijk instant te houden om daarmee de veiligheid te bevorderen.

Antwoord

Het afsluiten van de Koeweidendijk lost wel degelijk een belangrijk knelpunt op. Iedere aansluiting creëert een verkeersonveiligheidspunt. Op de aansluiting Koeweidendijk bevinden zich een groot aantal verschillende soorten verkeersbewegingen, zoals de toerit naar het tankstation, in- en uitrijdend verkeer vanuit de Koeweidendijk en (brom)fietsbewegingen in verband met de aanwezigheid van de scouting. Door de aansluiting te laten vervallen voor het autoverkeer ontstaat er een duidelijkere situatie voor de (brom)fietsers en de voertuigen naar het benzinestation. Het klopt dat het afsluiten van de Koeweidendijk inhoudt dat verkeer om moet rijden via de Assinkdrijfweg. Wij zijn van mening dat het vergroten van de verkeersveiligheid door de Koeweidendijk af te sluiten een goede afweging is ten opzichte van het omrijden voor het verkeer.

Komingang

Opmerking

De bebouwde kom borden in de buurt van de Koeweidendijk zouden beter dicht bij of zelfs voor het Esso tankstation kunnen staan.

Redenen:

- Op de plek waar ze nu staan staat aan beide kanten al bebouwing met opritten; bij terugplaatsen is er meer kans dat verkeer daadwerkelijk bij de bebouwing al 50 rijdt
- bij in/uit rij verkeer naar Esso ontstaan regelmatig gevaarlijke situaties, bij lagere snelheid is dat minder
- Ook beter voor overstekers (fietsers naar Bernadettebos & scouting) naar Koeweidendijk
- Helemaal optimaal met verkeers remmende maatregelen als bij haaksbergseweg.

Antwoord

Voor de verdere uitwerking van de plannen hebben we gekeken of de plaats van de bebouwde kom aangepast zou moeten worden. Wij zijn van mening dat de geplande bebouwde kom-grens op de juiste en voor het verkeer begrijpbare plaats ligt, namelijk waar de bebouwing langs de Rondweg begint. Wij hebben er niet voor gekozen om aan de westzijde een uitbuiging van de weg aan te leggen, omdat dit een onrustig beeld geeft voor het verkeer. Verkeersdeelnemers dienen te veel stuurbewegingen te maken op korte afstand. De bochten die gebruikt worden in de Largas zijn zodanig scherp dat verkeer moet afremmen. De afstand tussen de Largas en de bebouwde kom is vrij kort. Daarnaast wordt de weg binnen de bebouwde kom voorzien van zogenaamde trottoirbanden. De bebouwde kom wordt ingeleid door een (psychobremse) en 2 komborden in een geleider.

Opmerking

Wij willen een goede snelheidsremmer bij de Koeweidendijk en niet alleen maar een bordje Max 50Km/h.

Antwoord

Er komt bij de Koeweidendijk geen snelheidsremmer. Wel komt bij de Koeweidendijk een middengeleider die voldoende breed is dat fietsers zich daar kunnen opstellen, zodat ze in twee fasen over kunnen steken. De plaats van de bebouwde kom dient te voldoen aan wettelijk kader. De op tekening aangegeven komgrens voldoet aan deze criteria. Deze komgrens wordt zodanig ingericht dat het voor het verkeer duidelijk is dat het in een bebouwde kom-omgeving terecht komt. De weg wordt opgesloten met trottoirbanden aan de buitenzijde van de weg en een brede overrijdbare middengeleider. Ook de bochten in de Largas-oplossing zullen ervoor zorgen dat het verkeer moet afremmen.

2.2.5 Opmerkingen over de afsluiting van wegen en de consequenties voor de woonwijken in Neede**Opmerking**

Welke maatregelen worden, buiten de voorgestelde éénrichtingswegen, vanwege het afsluiten van de zijwegen getroffen om de te verwachten extra overlast (veiligheid, snelheid, geluid en hoeveelheid toegenomen verkeer in de bebouwde kom te verbeteren).

Welke maximum snelheid gaat gehanteerd worden bij de sluiproutes zoals bijvoorbeeld de Kempershof

Worden de resultaten na het afsluiten van de zijwegen en de nieuwe verkeersstromen die hierdoor ontstaan ook gemonitord, beoordeeld en waar nodig aangepast

Antwoord

In de bebouwde kom van Neede worden alleen de Hoge Blik, Blikweg en de Henry Dunantweg tussen de Blikweg en de Rapenburg als éénrichtingsweg uitgevoerd. De overige wegen in de bebouwde kom blijven ongewijzigd. De Provincie Gelderland zal voor het afsluiten van de wegen op de Rondweg een verkeersbesluit moeten nemen, waarop zienswijzen kunnen worden ingediend. Voor de éénrichtingsweg in de bebouwde kom van Neede zal de gemeente Berkelland een verkeersbesluit nemen. De gemeente Berkelland geeft aan dat binnen de bebouwde kom van Neede het verkeer zich verspreid via de andere wegen in de wijk naar de Rapenburg, Haaksbergseweg of Borculoseweg naar de Rondweg. De gemeente verwacht dat dit geen noemenswaardige problemen oplevert wat betreft verkeersveiligheid. Er worden daarom geen extra maatregelen, zoals snelheidsverlaging, genomen in de kom van Neede.

Opmerking

Verkeersveiligheid in de wijk als hier meer verkeer door heen moet, bijvoorbeeld aanleg van Drempels in de wijk zodat de snelheid drastisch wordt vermindert. Mensen willen snel naar huis/werk en rijden veel te hard door de wijk omdat ze verder moeten rijden om de rondweg op te komen.

Het is dus zaak dat de provincie met de gemeente gaat overleggen over de herstructurering van de wijk, en niet alleen het afsluiten van een paar wegen of hiervan 1 richtingswegen maken dit is geen oplossing.

Wat de provincie nu doet is het probleem verplaatsen van de Rondweg naar de woonwijk.

Antwoord

De plannen van de Provincie op de Rondweg zijn in nauwe samenwerking met de Gemeente Berkelland tot stand gekomen. Zowel de provincie als de gemeente willen de algemene verkeersveiligheid zowel in de kom van Neede als op de Rondweg verbeteren. Wat betreft de plannen voor afsluiting van de diverse wegen op de Rondweg is uit een inventariserend onderzoek van de Gemeente Berkelland gebleken dat dit niet tot extra verkeersonveiligheid in de woonwijken van Neede leidt.

Opmerking

- 1) De gekozen oplossingen waardoor verkeer niet direct op de N18 wordt toegelaten maar via de N315 wordt geleid levert 3 a 4.000 extra verkeerbewegingen per etmaal en dus overlast op. De maatregelen bij de door u gekozen ogen alsof de overlast wordt verminderd, maar dat geredeneerd vanuit de positie dat de extra verkeersbewegingen er zijn. U hebt geen maatregelen gepresenteerd die de al bestaande overlast vanuit de huidige situatie verminderen. Per saldo dus een verslechtering van leefomgeving, fijnstof enz.
- 2) U sluit een aantal toegangswegen af (Vaarwerkweg, Koeweidendijk). Dit leidt tot
 - a) veel extra verkeersbewegingen in de woonwijk
 - b) onevenredige verkeersdruk op de rotonde Rondweg/Rapenburg;
 - c) Slechte toegankelijkheid van de N315 vanuit de woonwijk.Vanuit de woonwijk zal door het tegenkomen van 2 opeenvolgende voorrangsverleningssituaties tijdens spitsuren nauwelijks toegang kunnen worden verkregen tot de N315. Eenrichtingsmaatregel H Dunantlaan verandert dat niet.

Antwoord

- 1 De Provincie Gelderland heeft, in samenwerking met de Gemeente Berkelland, onderzoek gedaan naar de huidige knelpunten op de Rondweg en Haaksbergseweg. In dit onderzoek zijn ook de ontwikkelingen van de N18, de uitbreiding van Friesland Campina Domo en de effecten van de maatregelen op het gemeentelijke wegen meegenomen. In het onderzoek zijn tevens de aspecten verkeersveiligheid, doorstroming, fietsveiligheid, geluid, luchtkwaliteit, landschappelijk impact, leefomgeving en haalbaarheid meegenomen en beoordeeld. De conclusie van dit onderzoek is dat het op de bewonersavond gepresenteerde ontwerp als enige oplossing aan deze criteria voldoet. Uit het onderzoek is ook vast komen te staan, dat de huidige inrichting van de Rondweg en Haaksbergseweg de toekomstige verkeerstoename kan verwerken. De negatieve effecten wat betreft doorstroming, geluid en verkeersveiligheid worden in de "Largas-T"-oplossing verminderd ten opzichte van de huidige situatie.
- 2 Bij het uitwerken van de plannen is gekeken naar de effecten van het afsluiten van de wegen op de Rondweg en wat de effecten zijn op de bestaande aansluitingen, waaronder de rotonde Rapenburg. Om de doorstroming op de rotonde te verbeteren dient er een éénrichtingsweg te worden ingesteld. Verder worden de aansluitingen Borculoseweg en Haaksbergseweg/Rondweg verbeterd, zodat deze het verkeer vanuit en naar Neede kunnen verwerken. De gemeente heeft verder gekeken naar de effecten van de afsluitingen in de woonwijken en heeft aangegeven dat er door de wijziging van de verkeersstromen geen problemen ontstaan in de woonwijken wat betreft bereikbaarheid.

De andere verkeersbewegingen leiden nu tot verslechtering van de leefomgeving en geluid, immers de verkeersbewegingen in de woonwijken worden alleen veroorzaakt door de bewoners zelf en mensen die de woonwijk als bestemming hebben. Sluipverkeer door de woonwijk wordt door onze plannen dan ook voorkomen. Het verkeer zal zich door het verbeteren van de 3 aansluitingen op de Rondweg gelijkmatig verdelen in de woonwijken.

Opmerking

In het plan is op de Henry Dunantweg ter hoogte van nr 16 in de richting nr 2 een eenrichtingverkeer gepland. dit zal voor gevaarlijke situaties zorgen op het gedeelte vanaf nr 18 tot en met nr 54. hier staan voertuigen geparkeerd waardoor het bijna onmogelijk wordt voor verkeer om elkaar te kruisen. De Henry Dunantweg is op dit deel niet ingericht voor geparkeerde voertuigen en kruisend verkeer, als er op dit moment een busje strak langs de stoep is geparkeerd kan er nauwelijks tot niet een busje langs kan staan vrachtverkeer dat de wijk uit gaat. voorstel is dan ook om op het stuk Henry Dunantweg 18 - 54 een inrijverbod in te plannen met uitzondering van bestemmingsverkeer voor deze nummers. of een instelling van eenrichtingverkeer van nr 18 richting 54. hiermee wordt voorkomen dat het verkeer uit de wijk over de Henry Dunantweg gaat.

Dit zal de ambulance, die geregeld uitrijdt vanuit de vaarwerkweg, een betere doorstroming geven naar de kruising met de Rapenburg en de N315

Antwoord

De gemeente Berkelland ziet op dit geen moment noodzaak om nog meer straten te voorzien van éénrichtingsverkeer. Het verkeer wat in de wijk moet zijn zal zich gaan verspreiden over de verschillende straten. Mocht in de toekomst behoefte zijn voor aanvullende maatregelen dan kunnen deze alsnog worden genomen.

2.2.6 Assinkdrijfweg

Opmerking

Ik dien bezwaar in tegen de bomenkap en asfaltering Assinkdrijfweg.

Antwoord

Er is onderzocht wat voor effect het verharderen van de Assinkdrijfweg heeft op de bomen. Conclusie is dat als de Assinkdrijfweg wordt verhard, duurzame instandhouding van de bomen niet mogelijk is. Reden hiervoor is de aanzienlijke wortelschade die zal worden toegebracht bij de aanleg van de weg. Een groot deel van de wortels groeit namelijk in het wegprofiel. Door de matige conditie/vitaliteit van de bomen en verslechterende groeiomstandigheden is herstel hiervan uitgesloten.

Opmerking

Het planten van bomen aan de noord oost kant van de Rondweg (ter compensatie v.d bomen aan de Assinkdrijfweg

Antwoord

De bomen langs de Assinkdrijfweg worden gecompenseerd langs de Assinkdrijfweg. In de aanvraag van de kapvergunning zal de gemeente aangeven waar deze compensatie plaatsvindt.

Opmerking

Een bewoner van de Koeweidendijk kan zich niet verenigen met het besluit dat de Assinkdrijfweg wordt geasfalteerd en dat de bomen worden gekapt. Hij verwacht dat de leefbaarheid behoorlijk wordt aangetast. Langs deze weg is grond aangekocht voor een paardebak. Zij maken dagelijks gebruik van deze nu nog rustige, veilige weg om thuis gestalt te worden. Door de afsluiting van de Koeweidendijk en het asfalteren van de Assinkdrijfweg, dreigt er een grote toename van verkeer, direct langs de woning.

Deze nieuwe weg dreigt een sluiproute te worden naar Rietmolen.
Wij vrezen geluidsoverlast, vervuiling en waardevermindering van onze woonboerderij.

Antwoord.

De Koeweidendijk vormt geen directe verbinding met Rietmolen, maar is qua gebruik eerder een erftoegangsweg voor woningen en percelen ten noorden van de Rondweg dan een doorgaande route. Doordat de Koeweidendijk wordt afgesloten van de Rondweg en het verkeer via de Kempersdijk en Assinkdrijfweg moet gaan rijden, is het de verwachting dat deze route geen aantrekkende werking zal hebben voor het verkeer naar Rietmolen. Wij gaan er dan ook van uit dat er op de Assinkdrijfweg voornamelijk bestemmingsverkeer zal rijden. Dit leidt onzes inziens niet tot verkeersonveiligheid, verhoging van de geluidsbelasting, vervuiling en waardevermindering van uw woning.

2.2.7 Groenvoorzieningen

Opmerking

De eikenbomen die bij ons aan de tuin grenzen, en langs het fietspad staan, hebben anderhalf jaar geleden met de wortels de hogedrukleiding, van Vitens, ter hoogte van huisnr. 116 lekgeslagen. Is het een idee om deze bomen ook weg te halen om problemen in de toekomst te voorkomen?

Antwoord

Wij hebben niet de intentie om de eikenbomen ter hoogte van uw perceel te kappen. Wel zullen wij in het overleg met kabels- en leidingbeheerders uw opmerkingen meenemen

Opmerking

Nu de weg dichterbij mijn perceel komt heb ik de volgende vraag.
Ik heb een singel hout gepoot 3 jaar terug zodat ik zomers heel wat geluid minder ontvang maar ook de bomen langs mijn perceel verdwijnen en de weg dichterbij mijn huis komt wil ik de singel op mijn perceel breder gaan in poten tegen het geluid en fijn stof zou hiervoor nog een bijdrage voor mogelijk zijn. Hopend voor mij een positief antwoord

Antwoord

Houtsingels hebben geen positief effect op de geluidsreductie, wel is de beleving van het verkeer anders. De houtsingel ter hoogte van de Bergweg zal op een klein gedeelte na geheel gehandhaafd blijven. Wij zullen de te kappen houtopstanden compenseren.

Opmerking

Tussen de Rutgersweg en de Bergweg is aan de NW kant is een goede windkering van eiken.

Vraag 1: Waarom worden alle bomen er gekapt?

Vraag 2: De Assinkdrijfweg is een karakteristieke oude beeldbepalende zandweg, die mogelijk een oriënteringsroute voor vleermuizen kan zijn. Het blijkt dat ook deze weg asfalt wordt.

1. Waarom wordt het pad geasfalteerd?
2. Waarom worden de bestaande eiken vervangen door nieuwe bomen op exact dezelfde plaats? Je kunt ze dan net zo goed laten staan.
3. Tussen het tankstation en de rondweg schijnt een ventweg te komen. Gaan daartoe de eiken aan de oostkant van de weg weg?

Antwoord

- Ad vraag1 De bomen aan de N.W.-zijde worden niet allemaal gekapt. Alleen die bomen die binnen de opstakelvrije zone staan, zullen gekapt worden. Wij zullen wel de te kappen bomen compenseren.
- Ad vraag 2.1 De Assinkdrijfweg wordt in onze plannen, voor het verkeer van de Koeweidendijk, een verbindingsweg met Kempersdijk. De Gemeente Berkelland heeft aangegeven dat door deze andere functie van deze weg de weg verhard dient te worden door asfalt.
- Ad vraag 2.2 Er is onderzocht wat voor effect het verhard van de Assinkdrijfweg heeft op de bomen. Conclusie is dat als de Assinkdrijfweg wordt verhard duurzame instandhouding van de bomen niet mogelijk is. Reden hiervoor is de aanzienlijke wortelschade die zal worden toegebracht bij de aanleg van de weg. Een groot deel van de wortels groeit namelijk in het wegprofiel. Door de matige conditie/vitaliteit van de bomen en verslechterende groeiomstandigheden is herstel hiervan uitgesloten. Om de karakteristiek van het landschap te behouden is gekozen om ter plaatse te herplanten
- Ad vraag 2.3 Tussen het tankstation en de Rondweg komt geen ventweg; deze is ook niet op de tekening aangegeven.

2.2.8 Geluidsvoorzieningen**Opmerking**

We zijn een groot voorstander van het plaatsen van een geluidsscherm tussen het fietspad en onze tuinen de weg (woningen Bergstraat zuidzijde N315) ligt n.l. wel 1.5 meter hoger dan onze tuinen.

Antwoord

Voor het onderzoek van de verschillende oplossingsrichtingen is gekeken naar de toekomstige geluidsbelasting voor de woningen in de omgeving van de N315. Hieruit bleek dat bij de gekozen oplossing geen grote toenames in de geluidsbelasting zijn ten opzichte van de huidige situatie. Op basis van het uiteindelijke ontwerp wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd om het geluid te kunnen toetsen aan het wettelijke kader van de Wet geluidhinder. Dan wordt duidelijk welke maatregelen vanuit de wetgeving toegepast moeten worden. Daarnaast wordt bij woningen met een hoge geluidsbelasting bekeken of en welke passende maatregelen aanvullend uitgevoerd kunnen worden. We kijken hierbij naar asfaltsoorten die geluid reduceren, mogelijkheden voor geluidsschermen en -wallen of eventueel maatregelen aan woningen zelf.

Het geluidsrapport op basis van het gekozen ontwerp zal op de website www.gelderland.nl/N315 geplaatst worden.

Opmerking

De bewoners van de Holtplas, gelegen vlak naast de rondweg, maken zich zorgen over toename van geluid en luchtvervuiling door de te verwachten forse toename van het verkeer op de rondweg. Om aan die zorgen tegemoet te komen en in de toekomst klachten en ongewenste gevolgen voor de gezondheid en het welzijn te voorkomen wensen wij een geluidswerende wal over de lengte van het deel van de rondweg langs de Holtplas.

Antwoord

Op dit moment wordt de Rondweg via een groenvoorziening gescheiden van de woonwijk. Deze groenbuffer heeft ook een landschappelijke waarde. Door de aanleg van een geluidswal zal deze groenvoorziening moeten verdwijnen. Voor het onderzoek van de verschillende oplossingsrichtingen is gekeken naar de toekomstige geluidsbelasting voor de woningen in de omgeving van de N315. Hieruit bleek dat bij de gekozen oplossing geen grote toenames in de geluidsbelasting zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Op basis van het uiteindelijke ontwerp wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd om het geluid te kunnen toetsen aan het wettelijke kader van de Wet geluidhinder. Dan wordt duidelijk welke maatregelen vanuit de wetgeving toegepast moeten worden. Daarnaast wordt bij woningen met een hoge geluidsbelasting bekeken of en welke passende maatregelen aanvullend uitgevoerd kunnen worden. We kijken hierbij naar asfaltsoorten die geluid reduceren, mogelijkheden voor geluidsschermen en -wallen of eventueel maatregelen aan woningen zelf.

Het geluidsrapport op basis van het gekozen ontwerp zal op de website www.gelderland.nl/N315 geplaatst worden.

Opmerking

Het onderwerp geluid is op uw informatieavond nauwelijks aan bod geweest, wij de bewoners van de Bergstraat hebben enorm veel last van verkeersgeluid, waarbij wij kenbaar willen maken dat als uw plannen alsnog doorgaan zullen vinden, wij van U eisen dat er tussen de weg en de achterzijde van onze percelen een geluidswand zal worden geplaatst vanaf de kruising Bergstraat tot de Haverweg.

Antwoord

De bezoekers van de inloopbijeenkomst hebben de mogelijkheden gehad om na afloop van de presentatie in overleg te treden met medewerkers van de provincie. Tijdens de avond was er de mogelijkheid om aan de medewerker geluid vragen te stellen.

Voor wat betreft de woningen aan de Bergstraat en in het bijzonder de geluidswal kunnen wij het volgende zeggen.

Voor het onderzoek van de verschillende oplossingsrichtingen is gekeken naar de toekomstige geluidsbelasting voor de woningen in de omgeving van de N315. Hieruit bleek dat bij de gekozen oplossing geen grote toenames in de geluidsbelasting zijn ten opzichte van de huidige situatie. Op basis van het uiteindelijke ontwerp wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd om het geluid te kunnen toetsen aan het wettelijke kader van de Wet geluidhinder. Dan wordt duidelijk welke maatregelen vanuit de wetgeving toegepast moeten worden. Daarnaast moet bij woningen met een hoge geluidsbelasting (in de woning) bekeken worden of en welke passende maatregelen aanvullend uitgevoerd kunnen worden. We kijken hierbij naar asfaltsoorten die geluid reduceren, mogelijkheden voor geluidsschermen en -wallen of eventueel maatregelen aan woningen zelf.

Het geluidsrapport op basis van het gekozen ontwerp zal op de website www.gelderland.nl/N315 geplaatst worden

2.3 Haaksbergseweg(Binnen de bebouwde kom)

Er zijn veel vragen gesteld over geluidsbelastingen op woningen, uitstof van gassen en verslechtering van de leefbaarheid. In dit hoofdstuk wordt niet verder ingegaan op deze vragen maar wordt verwezen naar hoofdstuk 2.1 van deze rapportage.

2.3.1 Algemeen

Opmerking

De snelheid moet omlaag, zonder de komslinger zou dat niet gebeuren krijgen de bewoners extra overlast van geluid, fijn stof en roetdeeltjes.

De remmende werking van de slinger is zeker ook belangrijk voor de veiligheid van de bewoners die vanuit de inrit de weg op moeten, de overstekende fietsers en het invoegende verkeer vanuit de Oude Eibergseweg op de Haaksbergseweg, nu al een erg gevaarlijke kruispunt.

Wat gaat gebeuren als de bewoners die hun grond moeten verkopen niet met de plannen instemmen?

Wenselijk zou een Flitspaal zijn, wij weten allemaal dat mensen zich dan pas aan de tempolimit houden.

Een loop/fietspad aan de zuidelijke kant van de weg zou het makkelijker maken voor de bewoners om veilig de officiële fietspad te bereiken. Wel met een veilige overgang op de Oude Eibergseweg creëren.

Zorgen baat mij ook nog de overgang van de fietsers, vooral de school gaanden kinderen. Komen de auto's niet met een te hoge snelheid uit de Largas rotonde ? Doordat ze door kunnen rijden en niet weten/verwachten dat er een fietsers oversteek plaats direct achter de rotonde is, geven ze meteen weer gas. De rest van de N315 ligt ten slotte ook buiten de bebouwde kom, en daar mogen ze overal 80 km rijden.

Ik spreek uit ervaring, ik woon binnen de bebouwde kom, maar amper een auto rijdt hier al en/of nog 50 km.

Antwoord

Wij zijn het met u eens dat de snelheid binnen de bebouwde kom omlaag moet en dat de komslinger een belangrijk onderdeel daarvan uitmaakt. Daarnaast is de LARGAS-oplossing zo ingericht dat deze werkt als een verkeersremmer. De snelheid moet afgedwongen worden door de inrichting van de weg inclusief herkenbaarheid van de bebouwde kom. Het is een taak van het Openbaar Ministerie om te controleren op verkeersovertredingen. Het aanbrengen van een flitspaal is ter beoordeling van het Openbaar Ministerie en niet van de wegbeheerder. Tussen de fietspadoversteek ter hoogte van de Kieftedijk en Haaksbergseweg 122, willen wij, indien de bewoners/eigenaren hun grond willen afstaan, een voetpad aanleggen.

Het is nog niet zeker of voor de komslinger een bestemmingsplanwijziging nodig is. Wij dienen wel gronden aan te kopen bij 2 bewoners, wij zullen zo spoedig mogelijk met deze eigenaren contact opnemen.

Opmerking

Verzoek om de weg bij nrs. 97 en 99 in zuidelijke richting te verplaatsen, daar is veel meer ruimte en minder overlast want er liggen niet direct huizen aan de weg.

We wensen geen verkeersremmer tussen nr. 95 en 97, maar deze verplaatsen naar een plek voorbij nr. 99, richting Rietmolen, waar open veld aanwezig is. (Ruimte genoeg) Met als voordeel dat dan de huizen geen last hebben van het optrekkende verkeer, minder geluidsoverlast en fijnstofhinder. (nr. 99 en 97 dan ook in de veilige zone van 50 km)

Antwoord

Wij hebben gekeken naar de mogelijkheid om de komgrens in oostelijke richting te verschuiven.

Naar aanleiding van de opmerkingen van de bewoners is er, in overleg met de gemeente Berkelland, besloten om de oostelijke komgrens in oostelijke richting te verplaatsen. De nieuwe komgrens zal ter hoogte van Haaksbergseweg 128/130 komen te liggen. De uitstraling van de omgeving ter hoogte van de nieuw geplande komgrens voldoet echter niet aan de eisen van bebouwingsdichtheid. In de onmiddellijke omgeving zijn weinig woningen aanwezig, waardoor bestuurders geneigd zijn om harder te gaan rijden. Om dit te voorkomen zullen er langs de weg ondersteunende maatregelen worden getroffen, zoals het planten van hagen en waar mogelijk bomen. Ter hoogte van huisnr. 95/97 wordt nog een extra verkeersremmende maatregel, in de vorm van een verhoogde middengeleider, aangelegd. Hiervoor zijn geen grondaankopen noodzakelijk.

Het verplaatsen van de weg in zuidelijke richting, zoals in uw voorstel, zal een ongewenste slinger in de weg geven, wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Wij zullen voor de te nemen maatregelen ook de geluidseffecten meenemen.

Opmerking

Vele aanwonenden denken dat de wettelijke maximaal normen ver worden overschreden ook gezien de forse toename van het verkeer. Kan de Provincie garanderen dat het gepresenteerde voorkeursplan voldoet binnen de wettelijke normen betreffende de hierboven geschreven aandachtspunten.

Antwoord

Wij kunnen het gevoel van de bewoners langs de Haaksbergseweg niet wegnemen dat de wettelijke normen ver worden overschreden. Het is zo dat een aantal woningen langs de Haaksbergseweg binnen de bebouwde kom op dit moment al een hoge geluidsbelasting hebben. Wij hebben voor de berekeningen van lucht en luchtkwaliteit van de cijfers gebruikgemaakt vanuit het verkeersmodel van Berkelland. Wij zullen nadat het ontwerp vastgesteld is, deze nogmaals toetsen op geluid. Dit rapport zullen we ook de website plaatsen. Wij zijn verplicht om aan de wettelijke normen te voldoen. Indien we deze overschrijden zullen we passende maatregelen treffen.

Opmerking

Ik verzoek U dan ook om 2 extra slingers te situeren tussen de komslinger en de largas rotonde om nu werkelijk de automobilist te dwingen de maximaal toelaatbare snelheid van 50km/uur aan te houden.

Antwoord

De afstand tussen de Oude Eibergseweg en de oostelijk komgrens bedraagt 400 m. Het aanbrengen van 2 komslingers is niet mogelijk zonder extra grondaankopen. Wij hebben onderzocht welke andere mogelijkheden er zijn. Uiteindelijk is gebleken dat door een verschoven komgrens, in combinatie met een verhoogde middengeleider, het verkeer er voldoende op wordt geattendeerd dat het zich in een bebouwde kom bevindt. Daarnaast zullen er aan de zijkant van de weg hagen worden geplant en bomen waar dit mogelijk is. Wij zijn ook van mening dat onze plannen, voor de herinrichting van de bebouwde kom, de snelheid van het verkeer voldoende af zullen remmen.

2.3.2 LARGAS (LAngzaam Rijden GAat Sneller)**Opmerking**

Heeft de voorkeursoplossing zoals gepresenteerd voor mij als eigenaar van de grond achter de percelen Meijersweg 49 en 51 en grenzend aan de rondweg consequenties en zo ja welke? Het tracé op de tekening van het akoestisch onderzoek wijkt ook af van het tracé zoals op de voorkeurs oplossing, welke is de juiste.
Zou graag de bestaande situatie geprojecteerd zien op de toekomstige situatie.

Antwoord

Wij zullen op de nieuwe ontwerpen de huidige situatie duidelijk weergeven. Het kan zijn dat voor het verlegde en verbrede fietspad er nog gronden nodig zijn, wij zullen daarvoor in overleg treden met de grondeigenaren. Zoals al eerder genoemd in deze reactienota zullen we het nieuwe ontwerp opnieuw toetsen op geluidseffecten op de omgeving.

Opmerking

Was het niet beter geweest voor de doorstroming van alle verkeer om er ipv. een LARGAS een gewone rotonde neer te leggen ook met betrekking op het oversteken van de fietsers? Ook ben ik bang dat de LARGAS niet goed gaat werken voor de doorstroming als het spits is, deze zal volstromen en zo de doorstroming belemmeren en of blokkeren en dus meer geen doorstroming meer geven en dus meer geluid meer overlast meer fijnstof en meer gevaarlijk

Antwoord

In het onderzoek hebben wij van alle varianten zogenaamde verkeerssimulaties gemaakt, uitgaande van de toekomstige prognoses. We hebben ook gezocht naar de combinaties van maatregelen van de Oude Eibergseweg en de Haaksbergseweg/Rondweg. Uit de simulaties is gebleken dat een Largas-T-oplossing het beste effect heeft op de doorstroming. Omdat op het kruispunt Haaksbergseweg geen (brom)fietsoversteken meer zijn, verbetert dit de doorstroming en de fietsveiligheid in belangrijke mate. Een rotonde op het kruispunt is moeilijk in te passen in de bestaande situatie, immers de Bremstraat dient daarvoor afgesloten te worden. Ook is het moeilijk om het benzinestation en garagebedrijf aan te sluiten. De gekozen oplossing veroorzaakt ook de minste geluidstoename ten opzichte van de andere oplossingsrichtingen op bestaand tracé. Bovendien zorgt deze oplossing ervoor dat de doorgaande stroom voorrang heeft op de zijwegen, waardoor de doorstroming wordt verbeterd.

Opmerking

In uw presentatie en op uw site zien wij niets over hinder van lichtinval. Uw voorkeurstraject zorgt voor lichtinval van motorvoertuigen en vrachtverkeer in onze woning wanneer ze het verkeersplein oprijden en wanneer ze het plein verlaten richting Neede centrum.

Antwoord

Wij zullen bij de plannen rekening houden met de invloed van licht op de omliggende bebouwing. Als daar aanleiding toe is, zullen wij bij de inrichting van het gebied rondom de LARGAS passende maatregelen treffen. U moet hier denken aan groenvoorzieningen, zoals hagen.

Opmerking

Met de Largas oplossing zal de snelheid op de kruising Haaksbergseweg en Rondweg toenemen en daardoor dus ook de gemiddelde snelheid op de Haaksbergseweg binnen de bebouwde kom. Op dit traject is het juist noodzakelijk dat bij een vernieuwde weginrichting de snelheid van 50 km/uur gehandhaafd gaat worden. In de huidige situatie is het al zeer lastig is om veilig de weg op te steken of over te steken naar het fietspad aan de noordzijde. Dit i.v.m. de hoge snelheid en verkeersdruk tijdens spitsuur. I.v.m. de toename van verkeersbewegingen zal dit dus lastiger worden.

In de presentatie is een snelheid reducerende maatregel vanuit de richting N18 getoond, waarbij gemeld werd, dat het nog niet zeker was of dit de definitieve uitvoering zou worden. Er zijn, behalve het bord 50 km/u en bebouwde kom, geen plannen gepresenteerd voor snelheid reducerende maatregelen vanaf de richting rondweg Haaksbergseweg getoond. De ervaring leert op het huidige tracé dat bord 50 km/u en bebouwde kom zelfs i.c.m. een lage verkeersdrempel niet voldoet.

Heeft u tijdens uw onderzoek naar de huidige verkeerssituatie ook snelheidsmetingen uitgevoerd op de Haaksbergseweg binnen de bebouwde kom? Zo ja, wat zijn de resultaten hiervan en, zo nee, waarom niet?

Welke snelheid reduceren maatregelen worden er voor beide richtingen getroffen zodat een snelheid van 50 km/uur verwacht kan worden? Waarom zijn deze maatregelen effectief?

Antwoord

De Largas in combinatie met de inrichting van de weg zal ertoe leiden dat de snelheid voldoende afneemt. De bochten gebruikt in de LARGAS-oplossing zorgen ervoor dat het verkeer langzamer gaat rijden. U moet zien dat de LARGAS een wat langere verkeersremmer is. De oostelijke komslinger maakt onderdeel uit van de plannen. We zullen om dit te kunnen aanleggen een bestemmingsplanwijziging moeten doorlopen en grond aan moeten kopen. Wij kunnen nu niet overzien of dit voor 2016 gaat lukken. Indien dit het geval is, zullen we zeker voor 2017 deze maatregelen gaan uitvoeren omdat dit onlosmakelijk onderdeel uitmaakt van de herinrichting van de kom van Neede.

Wij hebben geen snelheidsmetingen gehouden in de kom omdat dit eigenlijk niet relevant is. We willen met onze maatregelen juist de leefbaarheid en verkeersveiligheid vergroten. De huidige maatregelen zorgen ervoor dat de automobilist de weg anders gaat beleven dan nu het geval is, waarbij de snelheden afnemen. Wij hebben wel besloten om op de Haaksbergseweg en de Rondweg (in de toekomstige bebouwde kom) in maart 2015 snelheidsmetingen te verrichten. Nadat reconstructies van de Rondweg en Haaksbergseweg gereed zijn, zullen wij dit wederom doen.

Opmerking

Het voorgestelde verkeersplein is (net) geen rotonde, omdat de doorgaande N315 voorrang heeft. Dat lijkt mij een zeer verwarrende en daardoor gevaarlijke situatie. Ik veronderstel dat het 50-km ontwerp ook voor dit pleintje geldt. Een gewone rotonde voorrangssituatie lijkt mij dan beter en veel minder gevaarlijk.

Ook kan de overstekende fietser dan meegenomen worden in het ontwerp voor dit voorrangspointje, in plaats van als extra oversteek ten oosten van het plein en vlak langs het tankstation.

Onduidelijk is voor mij de linksaf strook aan de zuidwestkant. Daar kunnen alleen auto's die terug willen rijden gebruik van maken. Een aparte afslagstrook lijkt mij daarvoor overbodig.

Tenslotte: wordt de toegang tot tankstation afgesloten?

Antwoord

De overzichtelijkheid op de LARGAS ten aanzien van fietsers is duidelijker dan bij een rotonde. Wij hebben dit bij het maken van de plannen meegenomen. Het tankstation blijft, zij het via de nieuwe zijweg (Haaksbergseweg), aangesloten op de Rondweg. De fietser steekt bij de Kieftendijk over omdat dit beter past in de fietsstructuur. Alle voertuigen kunnen gebruikmaken van de linksaf-strook.

Opmerking

Kunt u mij eens duidelijk uitleggen waarom er een Largas moet komen en welk echt probleem daarmee wordt opgelost? Ik woon hier nu bijna 10 jaar en heb bij de aansluiting van de Rondweg met de Haaksbergseweg nog nooit echt een probleem gezien. Ik kan wel zeggen dat ik uit ervaring spreek, want ik ga er elke morgen in de spits(!) langs.

Soms moet ik even wachten, maar ik heb er nog nooit echt een file gezien.

Als jullie verwachten dat er in de toekomst wel een probleem ontstaat dan denk ik dat de cijfers die jullie presenteren (toename van 30%) niet kloppen, dat zal dan aanzienlijk meer moeten zijn. Kortom welk probleem wordt hier nu opgelost?

P.S. het komt wel eens voor dat het verkeer nu hinder ondervindt van een landbouwvoertuig dat de doorstroming belemmert, maar dat zal met de aanleg van een Largas niet veranderen.

Antwoord

In het onderzoek is gekeken naar de huidige knelpunten en de te verwachten knelpunten door toename van het verkeer. Het kruispunt Haaksbergseweg/Rondweg is vanuit het oogpunt van de doorgaande route om Neede geen logisch kruispunt. Immers het doorgaande verkeer dient voorrang te verlenen aan het verkeer vanuit Neede. Bij toename van het verkeer kan hierdoor een knelpunt ontstaan vanuit doorstroming. Verder maakt het kruispunt onderdeel uit van de totale maatregelen in de kom van Neede. Daarbij is niet alleen gekeken naar doorstroming maar ook andere aspecten zoals verkeersveiligheid, fietsveiligheid en leefbaarheid. Wij zijn van mening dat aanpassing van het kruispunt bijdraagt aan de totale verbetering van verkeersveiligheid, fietsveiligheid, doorstroming en leefbaarheid op de N315.

Opmerking

Hoe wordt voorkomen dat het verkeer, met name in de drukke uren, zich vastloopt op de LARGAS? Er is veel verkeer richting het centrum van Neede en eveneens vanuit het centrum richting Haaksbergen.

Antwoord

Bij alle oplossingsrichtingen en combinaties van oplossingsrichtingen zijn de ontwerpen bekeken op doorstroming, hiervoor is een zogenaamde visum simulatie uitgevoerd.

Met de toekomstige prognosecijfers, waarin ook de extra toevoer van het verkeer vanuit de woonwijken van Neede is meegenomen, zal de LARGAS-oplossing het verkeer kunnen verwerken. Van vastlopen van het verkeer op de LARGAS is dan onzes inziens geen sprake.

2.3.3 Oude Eibergseweg**Opmerking**

Haaksbergseweg het aanleggen van een extra oprit vanuit de Oude Eibergseweg voor rechtsafslaand verkeer de Haaksbergseweg op zodat dit verkeer makkelijker in kan stromen.

Antwoord

Een extra rijstrook op de Oude Eibergseweg vergroot niet de doorstroming op de Oude Eibergseweg maar vergroot wel de verkeersonveiligheid op het kruispunt. Doordat 2 voertuigen naast elkaar staan, ontnemt het naast het ander opgestelde voertuig het uitzicht vanuit de zijweg. Dit kan leiden tot ernstige flankbotsingen.

Opmerking

De grond naast de oude Eibergseweg en naast Haaksbergseweg 110 kun je kopen zodat hier de extra oprit gerealiseerd kan worden

het kan ook dat je op de kruising Haaksbergseweg Oude Eibergseweg wel een rotonde aanlegt .

Op een rotonde moet je het opkomende verkeer om de paar auto's erbij op laten rijden zodat alle banen door rijden , dit vergt wel een mentaliteits verandering bij de vaak egoïstische bestuurders.

Antwoord

Een extra rijstrook op de Oude Eibergseweg vergroot niet de doorstroming op de Oude Eibergseweg maar vergroot wel de verkeersonveiligheid op het kruispunt. Doordat 2 voertuigen naast elkaar staan, ontnemt het naast het ander opgestelde voertuig het uitzicht vanuit de zijweg. Dit kan leiden tot ernstige flankbotsingen.

Wij hebben onderzocht of een rotonde op de Oude Eibergseweg mogelijk is. Het is gebleken dat een rotonde op de Oude Eibergseweg een beduidende verslechtering geeft wat betreft geluid en luchtkwaliteit en dat het de doorstroming op de Haaksbergseweg verslechtert, er ontstaan zowel op de Oude Eibergseweg als op de Haaksbergseweg wachtrijen.

Om die redenen is een rotonde als oplossingsrichting afgefallen.

Opmerking

Een van de voorgestelde varianten op de infoavond voor de haaksbergseweg is een rotonde op de aansluiting van de oude eibergseweg / haaksbergseweg. Het achtergelegen gebied woonwijk en industriegebieden Whemergaarden en Russchemors wordt nu niet goed ontsloten eerdere plannen voor een andere ontsluiting Russchemors gaat niet door. een verwachte rij van 100 meter voertuigen is onacceptabel en getuigd niet van goede wil om iets aan dit probleem te willen doen, niet alleen bewoners van het Hofje aan de oude eibergseweg maar ook fietsers die gebruik maken van deze weg hebben baat bij een extra voorzieningen op de kruising Oude eibergseweg / Munsterjansdijk.

Antwoord

Wij hebben een afweging moeten maken of een rij van max. 100 m op de drukste tijd van de dag opweegt tegen het verslechteren van de doorstroming en geluidsbelasting op de Haaksbergseweg om een rotonde aan te leggen. Wij zijn hierbij uitgegaan van een toename van het verkeer volgens de gegevens van de gemeente. We kunnen nu niet met zekerheid stellen dat deze cijfers ooit gehaald gaan worden en dat deze wachtrij uiteindelijk zal ontstaan. Uiteindelijk hebben wij moeten concluderen dat een rotonde niet gewenst is. We hebben gekeken of er nog een andere opties zijn, maar dat is niet het geval. De kruising Oude Eibergseweg/Munsterjansdijk is in beheer en onderhoud van de Gemeente Berkelland. Indien het kruispunt een knelpunt vormt in de verkeersveiligheid, is het aan de gemeente om passende maatregelen te treffen.

Opmerking

Het is zeer wenselijk dat er op de Oude Eibergseweg bij het kruispunt met de Haaksbergseweg een stopbord geplaatst wordt. Dit zal snelheid-verminderend werken voor het rechts afslaande verkeer, dus veiliger worden

Antwoord

Voor het plaatsen van een stopbord gelden voorwaarden. Een van de voorwaarden is dat het kruispunt onoverzichtelijk is en dat plaatsing van een stopbord daarin een uitkomst kan brengen. Voor de Oude Eibergseweg geldt dat, indien er voor het verkeer mogelijkheden zijn, het verkeer zo snel mogelijk invoegt. De huidige voorrangregeling biedt daarvoor voldoende garantie.

Opmerking

De gepresenteerde aanpassingen creëren een probleem bij de T-spitsing, Oude Eibergseweg/Haaksbergseweg, waarbij u zelf al aangaf op de bijeenkomst dat daar filevorming zal ontstaan. Hoe kunt u dan van een oplossing spreken als u al weet dat daar een nieuw probleem ontstaat? Hoe groot moet dit probleem worden voordat u daar weer een nieuwe "oplossing" voor bedenkt? U bijeenkomst, dat wij als aanwonenden niet veel vertrouwen meer hebben dat u daar dan wel met een goede/echte oplossing komt. Kortom hoe groot moet het probleem daar worden voordat u weer in actie komt? Moeten wij dan weer jaren wachten voordat er weer iets gebeurt (hopelijk niet door ernstige ongelukken!) en er dan toch eindelijk echt dit knelpunt wordt aangepakt met een duurzame oplossing.

Antwoord

Wij hebben een afweging moeten maken of een rij van max. 100 m op de drukste tijd van de dag opweegt tegen het verslechteren van de doorstroming en geluidsbelasting op de Haaksbergseweg om een rotonde aan te leggen. Wij zijn hierbij uitgegaan van een toename van het verkeer volgens de gegevens van het gemeentelijke verkeersmodel. We kunnen nu niet met zekerheid stellen dat deze cijfers ooit gehaald gaan worden en dat deze wachtrij uiteindelijk zal ontstaan. Wij zijn van mening dat de huidige voorgestelde maatregelen voldoende duurzaam zijn voor de toekomst.

Opmerking

Parallelweg doortrekken? Dit zou al een behoorlijke ontlasting zijn van deze steeds drukker en gevaarlijker worden driesprong. (Oude Eibergseweg/Haaksbergseweg)

Antwoord

Deze variant is in het onderzoek ook meegenomen. Het doortrekken van de Parallelweg door het toekomstige Industrierrein naar de aansluiting Voorste Russchemorsdijk zorgt wel voor vermindering van het aantal voertuigbewegingen op de Haaksbergseweg, maar leidt tot aanzienlijke verhoging van het aantal voertuigen op het gemeentelijke wegennet. Het gaat daarbij om de Parallelweg, Stationsweg, Merelstraat en Borculoseweg.

Ook zal deze route als sluiproute gaan fungeren om de Rondweg/Haaksbergseweg te mijden. Voor de gemeente/provincie is deze verslechtering van de verkeersveiligheid in de kern geen reële oplossing. Daarnaast is deze oplossing op korte termijn niet te realiseren.

2.3.4 Oversteekbaarheid fietsveiligheid

Opmerking

De oversteekplaats voor fietsers is mijn inziens gevaarlijk. Vanuit Rietmolen komend moet je op een druk punt oversteken. Deze plek is niet overzichtelijk. Mijn inziens zo een fietstunnel veiliger zijn. Ook omdat scholingsboulevard in Neede komt en er meer fietsverkeer vanuit rietmolen komt. Schoolgaande jeugd moet op drukste tijdstip van de dag oversteken

Antwoord

Een tunnel is in de plannen niet inpasbaar.

Wij hebben gekozen om het oversteekpunt voor (brom)fietsers te leggen bij de huidige oversteek nabij de Kieftendijk. De oversteek ligt dan ook op een knooppunt voor (brom)fietsers die of langs de Haakbergseweg in oostelijke richting willen rijden of naar Rietmolen via de Kieftendijk. Ook kunnen de fietsers vanuit Rietmolen en vanuit Haaksbergen via deze oversteek naar Neede Oost, langs de Rondweg of via de Haaksbergseweg naar het centrum van Neede fietsen. Voor het verkeer op de Haakbergseweg is het duidelijk dat men een belangrijke fietsoversteek nadert. Een verkeerslichtinstallatie is als oplossingsrichting ongewenst, deze biedt eerder schijnveiligheid omdat het autoverkeer het niet verwacht dat er ineens een verkeerslicht staat. Verkeerslichten zullen ook een nadelig effect hebben op de doorstroming omdat deze de hoofdstroom stilzet.

Opmerking

Het fietspad wordt vanaf de Kieftendijk verlegd naar de overkant van de Haaksbergseweg. Aan deze kant van de weg lopen fietsers een veel groter risico om aangereden te worden. Verkeer dat uit de richting van Borculo komt en de bocht verkeerd inschat zal op het fietspad belanden. Aan de andere kant van de weg (waar het fietspad nu ligt) is daar geen sprake van. Alle fietsers moeten nu twee keer oversteken als ze vanaf de kant van Rietmolen naar Neede willen. Nu geldt dat alleen voor de fietsers die vanaf de kant van de oude eibergseweg komen (en dat zijn er vele malen minder dan er van de kant van Rietmolen komen). Dit komt de veiligheid van de fietsers niet ten goede.

Antwoord

Op dit moment kruisen de (brom)fietsers de Haaksbergseweg/Rondweg op 2 locaties op vrij korte afstand van elkaar, namelijk ter hoogte van de Kieftendijk en het kruispunt Rondweg/Haaksbergseweg. Voor weggebruikers is dit niet overzichtelijk. In de voorgestelde oplossingsrichting steken fietsers alleen nog ter hoogte van de Kieftendijk de Rondweg over, wat duidelijker is voor het verkeer en ook veiliger voor de (brom)fietsers. De kans dat een auto op het fietspad komt is klein. Langs de weg wordt een verhoogde trottoirband aangelegd die het verkeer geleid en daarnaast is de bocht zodanig geconstrueerd dat een voertuig niet uit te bocht raakt.

Opmerking

Het aanleggen van een vlucht heuvel t.h.v de inrit van het plein bij de nummers 1a,b,c,d,e,f,g,2,2a,4,6,8, (Oude Eibergseweg) dit is namelijk een drukke fiets route met school kinderen vanuit neede maar ook omliggende plaatsen, ook is dit de verbinding met het sportpark de bijenkamp, waar veel gebruik van wordt gemaakt dan heb ik het nog niet eens over de mensen die naar het industrie terrein fietsen , en de recreanten en wandelaars .ook is het goed dat de toerit naar het plein om deze redenen verbreed wordt e.v.t met een veilige aparte toe rit voor de fietsers en voetgangers

Antwoord

Dit weggedeelte maakt onderdeel uit van de wegenstructuur van de gemeente. De Oude Eibergseweg is een (brom)fietsroute die ook voor de bewoners als ontsluiting geldt. Er zijn voor oneigenlijk gebruik in het huidige fietspad paaltjes aangebracht.

Opmerking

Deze oplossing zorgt er voor dat fietsers van de zuidzijde van de Haaksbergseweg dan 3 maal , i.p.v. nu 1 keer Haaksbergseweg en 1 keer Rondweg, moeten oversteken om naar de dorpskern (lees: basischool) te kunnen fietsen. In combinatie met het toenemend aantal verkeersbewegingen op dit tracé, zal de oversteekbaarheid van ons perceel aan de zuidzijde van de Haaksbergseweg naar het fietspad aan de noordzijde van de Haaksbergseweg niet verbeteren. Volgens uw onderzoek zal de verkeersveiligheid gelijk blijven. Kunt u deze bovenstaande contradictie toelichten met daarbij de ontsluiting van de percelen aan de zuidzijde van de Haaksbergseweg in ogenschouw nemend?

Antwoord

Ons onderzoek gaat uit van de situatie dat er aan het wegvak niets gedaan wordt ten opzichte van de gekozen mogelijkheden. De verkeersveiligheid voor het overgrote gedeelte van de overstekende doorgaande fietsers wordt verbeterd, doordat er nu nog op één zijde wordt overgestoken ter hoogte van de huidige fietsoversteek bij de Kieftendijk. Wij hebben een afweging gemaakt dat voor enkele routes de fietsers de Rondweg wat vaker moeten oversteken. Deze oversteekplaatsen zijn wel veilig ingericht door middel van middengeleiders. De oversteek bij het kruispunt Haaksbergseweg/Rondweg komt te vervallen. De aanleg van de komslinger en de inrichting van de bebouwde kom door een overrijdbare middengeleider zullen ervoor zorgen dat de snelheid van het verkeer afneemt. Voor wat betreft de oversteek van de bewoners naar het fietspad aan de andere zijde van de weg en vice versa verandert de situatie niet. Dit geldt tevens voor de ontsluiting van de percelen op de Haaksbergseweg. Wel zullen we voor de ontsluiting van de percelen aan de zuidzijde van de Haaksbergseweg in overleg met de bewoners een voetpad kunnen aanleggen vanaf de fietsoversteek bij de Kieftedijk tot en met Haaksbergseweg 122.

Opmerking

Augustus 2016. Onderwijsplein Neede Dan is het onderwijsplein Neede een feit. Een prachtige mooie school gerealiseerd in en door samenwerking met het Assink Lyceum, Maxx en de gemeente Berkelland. De nieuwe school wordt gerealiseerd in het gebouw van Schuurman schoenen dat verbonden wordt door middel van nieuwbouw met het Maxx schoolgebouw gelegen aan de Parallelweg. De VMBO bovenbouw locatie van het Assink Lyceum gelegen aan de Prins Bernhardstraat in Eibergen zal ophouden te bestaan.

Dit betekent dat er in augustus 2016 een verschuiving van +/- 500 leerlingen in de leeftijd van 14-15-16 jaar van Eibergen naar Neede zal plaatsvinden.

Veel leerlingen komen uit Haaksbergen en omgeving, Rietmolen en omgeving en deze leerlingen fietsen via Rietmolen vervolgens door de Kieftendijk (kortste route) naar het oversteekpunt ter hoogte van Kieftendijk-Oude Eibergseweg (renault-garage) zoals dit in het voorkeursplan is opgenomen. Daarnaast zullen de leerlingen(Rietmolen en omgeving) naar de onderbouwlocatie Het Assink Lyceum aan de Juliana Straat en leerlingen uit Neede naar de locatie bovenbouw Havo- Vwo Het Assink Lyceum in Haaksbergen fietsend gebruik gaan maken van deze oversteek.

Kunnen al deze fietsende leerlingen en fietsers (arbeid- vrijetijd) en wandelaars (natuur gebied de dijken driehoek) veilig oversteken en vervolgens veilig hun route vervolgen.

Leerlingen Onderwijsplein Neede. (2016)

Veel Leerlingen kiezen en fietsen de kortste route, komend vanuit de Kieftendijk via de oversteek rechtsaf buigend fietspad op, vervolgens voorlangs de autogarage (weinig ruimte) om vervolgens linksaf te slaan fietspad op en meteen linksaf te slaan de Bremstraat op.

Aan het eind van de Bremstraat rechtsaf te slaan, de Wheemergaarden en vervolgens links af te Onderwijsplein Neede te kunnen bereiken.

Antwoord

De fietsvoorzieningen in ons plan ter hoogte van de Kieftendijk zijn voldoende veilig ingericht. In de plannen is er nog een mogelijkheid om het verkeer extra te attenderen met ondersteunende bebording.

De nieuwe situatie volgens LARGAS is verkeersveiliger dan de huidige situatie te handhaven. Doordat langs de Rondweg aan de zuidzijde wordt geprojecteerd geeft dit een veel betere fietsstructuur dan de huidige. Wij zijn op de hoogte van de nieuwe ontwikkelingen, met name voor het totaal aantal fietsbewegingen. Deze zijn ook in de plannen meegenomen. De verwachting is dat er maximaal 280 (heen en terug) fietsbewegingen zullen zijn richting Haaksbergen. Waarschijnlijk is deze prognose te hoog, omdat de verwachting van de gemeente is dat veel leerlingen vanuit Haaksbergen met het openbaar vervoer naar Neede komen.

2.3.5 Ontsluiting erven/percelen

Opmerking

Het doortrekken van het fietspad c.q. wandelpad aan de kant van de nummers 106 t/m 126 zodat zij ook makkelijk bij huis kunnen komen! dit maakt de afstand naar het afslaande verkeer vanaf de Oude Eibergseweg groter dit komt de verkeersveiligheid ten goede.

Antwoord

Tussen de fietspadoversteek ter hoogte van de Kieftedijk en Haaksbergseweg 122, willen wij, indien de bewoners/eigenaren hun grond willen afstaan, een voetpad aanleggen.

De bewoners/grondeigenaren tussen de huisnr's. 122-126 hebben aangegeven dat zij het nut van een trottoir niet zien zitten.

Opmerking

Wij hebben nog kavels te koop aan de Haaksbergseweg en de Kieftendijk
ik vraag me af hou of dat straks gaat, kan ik straks dit nog wel verkopen als bouwka-
vel? mag hier nog wel een huis opgebouwd worden ? doordat er straks toch veel meer verkeer komt, en daar door
misschien toch meer geluid meer fijnstof hogere snelheid meer overlast minder veilig dit kavel straks
niet meer te verkopen is, of er extra eisen aan het huis worden gesteld door de drukte op de weg, wie
gaat er betalen voor de extra kosten voor de bouw , en de eventuele waarde vermindering van de
grond, of het totaal onverkoopbaar zijn van de kavel?

Antwoord

De situatie in de bebouwde kom van Neede zal er niet toe leiden dat er gronden nodig zijn aan de noordzijde van de Haaksbergseweg. Uit uw plannen op internet maken wij op dat de 2 percelen die tussen de Haaksbergseweg en de Kieftendijk worden aangelegd, ontsloten worden via de Kieftendijk. Wij kunnen op dit moment niet zien wat de effecten zijn op de nieuw te bouwen woningen. Wel kunnen we hiernaar kijken als u ons de plannen toestuurt. De situatie in de bebouwde kom verandert niet wezenlijk. De as blijft gelijk, waardoor de geluidstoename alleen veroorzaakt wordt door de eventuele stijging van het verkeer. Deze waarden blijven binnen de wettelijke grenzen.

Opmerking

Met de Largas oplossing overwegen wij om de ontsluiting van ons terrein te veranderen. Graag treden we in overleg, zodat de inrichting van het wegdeel voor onze woning hierop gaat aansluiten. Kunt U hierover contact met ons opnemen?

Antwoord

Graag ontvangen wij van u een voorstel voor de aanpassing van uw ontsluiting op uw terrein.

Opmerking

Hoe is de situatie rond de garage annex benzinepomp op de hoek geregeld ?
Is aan de bereikbaarheid van de bewoners van de noordelijke kant gedacht ? Geen ruimte voor parkeerpost, ziekenauto enz.

Antwoord

De garage annex benzinepomp blijft bereikbaar, via de Largas benzinestation in en via de huidige uitrit ter hoogte van de Kieftendijk de Haaksbergseweg op. De bewoners aan de noordzijde van de Rondweg en Haaksbergseweg blijven net zo bereikbaar als ze nu zijn. Dit geldt ook voor bezoekers van de woningen, zoals parkeerpost, ziekenauto's, etc. Het parkeren in de berm tussen het fietspad en de hoofdrijbaan en langs de hoofdrijbaan aan de zuidzijde is niet meer mogelijk. Parkeren dient te geschieden op eigen terrein of langs de Kieftedijk.

Opmerking

Graag bij aanleg van de "Largas" rotonde aandacht voor de bereikbaarheid van het aanliggende Amigo tankstation. We verwachten een goede bewegwijzering naar het station (zowel komende vanuit Haaksbergen als komende vanuit Borculo) en voldoende breedte van de inrit aan de Haaksbergseweg, zodat de bezoeker het terrein gemakkelijk en vlot kan benaderen.

Antwoord

Wij hebben in het vooroverleg contact gehad met Brandoil en Herwers, waarin we de Largas-oplossing hebben besproken en de bedrijven hun zorgen hebben neergelegd. Deze punten hebben wij verwerkt in het ontwerp. Wij zullen bij de verdere uitwerking van de plannen zowel Brandoil als Herwers nauw betrekken. Dit geldt ook voor de bereikbaarheid en de bewegwijzering

Opmerking

Als er geen achteruitgang voor de woningen oostelijk van de Haaksbergerstraat gerealiseerd wordt kan gewacht worden op de eerste verkeersongevallen bij zo'n toename van verkeer bij het uitrijden naar de weg met fiets, brommer, of auto.

Antwoord

De situatie van de uitritten wordt in de nieuwe plannen verbeterd. Dit komt voornamelijk omdat de kom beter ingericht wordt, waarbij het autoverkeer gedwongen wordt achter elkaar te rijden. Indien bewoners met eigen initiatief een achteruitgang willen onderzoeken en/of aanleggen, heeft dat onze instemming.

Opmerking

Als bewoner en eigenaar van de woning aan de Haaksbergseweg 69 (knelpunt Rondweg-Haaksbergseweg) wordt mijn gezin en ik in het voorkeursplan totaal afgesloten om bezoekers (te fiets, te voet en auto) te ontvangen . De bestaande Haaksbergseweg wordt in het voorkeursplan een behoorlijk aantal meters verlegd tot aan de perceelgrens (bestaande heg) waardoor het bestaande fietspad komt te vervallen.

Bezoekers maken in de bestaande situatie gebruik van het fietspad om vervolgens via twee ingangspoorten gesitueerd aan het fietspad in de heg om de twee voordeuren (dubbele woning) te kunnen bereiken. Vervolgens omgekeerd dezelfde problematiek voor mij en mijn gezin.

Antwoord

Op de presentatietekening lijkt het alsof de weg tot uw perceelsgrens wordt aangelegd maar dat is niet het geval. In onze plannen hebben we gekeken naar de mogelijkheden voor parkeerplaatsen en een voetpad/fietspad voor ontsluiting van uw woning. U heeft aan de voorzijde van uw perceel 2 uitgangen op het bestaande fietspad. Wij zullen in overleg met u bekijken hoe wij uw situatie ten aanzien van bereikbaarheid kunnen verbeteren.

Opmerking

Gevaarlijk in/uit rijden bij woning rondweg 2, door de hogere snelheid (ontstaan door de flauwere bocht, hoek haakbergseweg/rondweg) Nu al, gaat het vaak allemaal maar net goed. Is hier over nagedacht??

Antwoord

In de nieuwe situatie zal het voor u niet gevaarlijker worden om de provinciale weg op te rijden. De bocht in de LARGAS zorgt ervoor dat het verkeer afremt. Ook zullen aan de zijkant van de weg trottoirbanden worden aangelegd. Het voordeel voor u is ook dat u geen rekening hoeft te houden met doorgaande fietsers, maar alleen met fietsbewegingen van uw bureu. Er is bij het ontwerp van de Largas rekening gehouden met de plaats van de fietsers, het doorgaande verkeer, het oprijdende verkeer vanuit Neede en vice versa en de situatie voor de bewoners.

2.3.6 Overige

Opmerking

Ik vroeg mij ten eerste af blijft de rijbaan de zelfde breedte blijft zoals hij nu is ? moeten we geen grond missen van onze tuinen? maakt men de tussenbermen smaller en alleen het fietspad alleen breder?

Verder vind ik het plan geen geweldige oplossing.

De fietsers moeten ter hoogte van de Kieftendijk de steeds drukker wordende misschien wel doden, verder vroeg ik me af kan men straks als men uit de Kieftendijk komt nog wel in de richting van Haaksbergen dit was me niet duidelijk op 1 van de tekeningen lijkt het een doorgetrokken midden geleider

Antwoord

De huidige Haaksbergseweg binnen de bebouwde kom is circa 6,20 m breed. De nieuwe Haaksbergseweg binnen de bebouwde kom wordt 7,70 m breed, zoals aangegeven is op de presentatietekeningen. De weg wordt voorzien van een overrijdbare middengeleider van 1,20 m breed en 2 rijstroken van 3,25 m. We hebben voor de aanpassingen geen grond nodig van de bewoners die langs de weg wonen, met uitzondering van de komslinger.

Het is niet mogelijk om vanuit de Kieftendijk linksaf te slaan in de richting van de N18. Verkeer in de richting Haaksbergen dient via de Largasoplossing om te rijden. De afstand naar de LARGAS is dermate klein dat er niet echt sprake is van omrijden. Wel verhoogt dit de verkeersveiligheid, met name voor het verkeer uit de Kieftendijk.

Opmerking

Verder vroeg ik mij af is er straks nog wel plaats voor de afvalbakken die ze elke week komen ophalen de tussenberm word steeds smaller en er komt ook nog een haag op te staan.

Antwoord

De ruimte tussen het fietspad en de hoofdrijbaan bedraagt 1,20 m. Het blijft mogelijk om een vuilcontainer in de tussenberm te plaatsen. Wij zullen in overleg met de gemeente bekijken of we een centrale plaats maken voor containers langs de Haaksbergseweg, of dat we de route voor het ophalen van huisvuil kunnen veranderen.

Opmerking

De Bremstraat wordt nu als sluiproute gebruikt door verkeer richting industrieterrein. Gaat uw plan dit voorkomen?

Of gaat deze route alleen maar meer gebruikt worden omdat verkeer bij het voormalig pannenkoekenhuis door drukte de weg niet kan oprijden richting Haaksbergseweg/Rondweg? En dit in combinatie met het fietspad dat tegen het verkeer in gebruikt gaat worden vraagt om problemen.

Antwoord

De Bremstraat is een gemeentelijke weg. Het is op dit moment niet bekend of de gemeente maatregelen treft om eventueel sluihverkeer te voorkomen. Indien de gemeente het nodig acht, kan zij overgaan tot maatregelen om het sluihverkeer tegen te gaan.

Opmerking

Op diverse posters die tijdens de presentatie zijn gebruikt, blijkt dat ons huisnummer niet correct is opgenomen. Onze woning heeft huisnummer 108 i.p.v. 110. Graag dit aanpassen in alle overzichten

Antwoord

Wij zullen dit bij de uitwerking van het definitieve ontwerp aanpassen.

Opmerking

Op de kaart van de geluidsoverlast is onze woning Bremstraat 14 gepland met +2 DB terwijl de meeste andere woningen +1DB hebben hoe kan dat?

Antwoord

Deze woning staat op een hoek. Door optelling van twee straten en afronding kan het zijn dat er een iets hogere geluidsbelasting ontstaat. In het nieuwe akoestisch onderzoek zullen de geluidsbelastingen per woning gedetailleerder berekend worden.

Opmerking

Hoe komt in geval van nood de ziekenwagen voor de deur? Dit geldt voor woningen aan de noordzijde van de Haaksbergseweg in de bebouwde kom.

Antwoord

De situatie binnen de bebouwde kom is, met uitzondering van de bermstrook, niet anders dan de huidige situatie. Het aangepast fietspad is 3,50 m breed. In nood kan de ziekenwagen via het fietspad of via de Kieftendijk bij de woning komen.

Opmerking

Zoals in een eerder formulier aangegeven ben ik (zijn wij) het niet eens met de oplossingsrichting die is gekozen. Ook de remmende maatregel tussen huisnummer 95 en 97 zorgt bij ons voor overlast als gevolg van optrekkende voertuigen. Ons huis komt zeer dicht aan de weg te liggen en het zal voor ons een enorme verslechtering op zowel het gebied van geluid, stof en andere zaken opleveren. Aangezien aanwonenden van o.a. 95 en 97 de remmende maatregel willen verplaatsen en wij deze remmende maatregel ook niet bij ons huis willen hebben met alle nadelen (geluid, stof, indraaiende koplampen in onze kamer en keuken).

Het zou voor ons een optie kunnen zijn om ter hoogte van ons huis deze remmende maatregel aan te leggen en ons huis achter in de wei te herbouwen. Dit alleen wanneer de provincie een groot deel van de kosten voor het nieuw bouwen van een woning op ons achterterrein (richting kieftendijk hebben we nu nog een agrarisch bouwblok) op zich neemt. Waarbij wij ons redelijke opstellen.

Antwoord

De komslinger is een maatregel die gecombineerd wordt met de bebouwde kom. Voor de locatie van de bebouwde kom wordt gekeken naar wettelijk vastgestelde eisen. Naar aanleiding van de opmerkingen van de bewoners is, in overleg met de Gemeente Berkelland, besloten om de oostelijke komgrens in oostelijke richting te verplaatsen. De nieuwe komgrens zal ter hoogte van Haaksbergseweg 128/130 komen te liggen. De uitstraling van de omgeving ter hoogte van de nieuw geplande komgrens voldoet echter niet aan de eisen van bebouwingsdichtheid. In de onmiddellijke omgeving zijn weinig woningen aanwezig, waardoor bestuurders geneigd zijn om harder te gaan rijden. Om dit te voorkomen zullen er langs de weg ondersteunende maatregelen worden getroffen, zoals het planten van hagen en, waar mogelijk, bomen. Ter hoogte van huisnr. 95/97 wordt nog een extra verkeersremmende maatregel, in de vorm van een verhoogde middengeleider, aangelegd. Hiervoor zijn geen grondaankopen noodzakelijk.

Verder dient de Gemeente Berkelland in de gemeenteraad een besluit te nemen voor verplaatsing van de bebouwde kom in oostelijke richting. Wij waarderen dat u met ons mee wilt denken voor eventuele verplaatsing van uw woning, maar we vinden deze optie niet reëel. Door aanpassen van het ontwerp, waarbij de komgrens in oostelijke richting wordt verplaatst, is uw voorstel niet meer relevant.

2.4 Haaksbergseweg buiten bebouwde kom tot N18

Opmerking

Ook hier zo spoedig mogelijk mee starten. Uitritten aanwonenden in combinatie met bomen is levensgevaarlijk.

Antwoord

Wij trachten zo spoedig mogelijk te starten met de uitvoering van het gedeelte tussen de bebouwde kom van Neede en de N18. In het najaar van 2015 dienen Gedeputeerde Staten eerst akkoord te gaan met de aanpassingen op de Haaksbergseweg. Na dit besluit kunnen we starten met de voorbereiding van de werkzaamheden. Dit betreft bestemmingsplanaanpassingen en grondaankopen. Naar verwachting is het dan mogelijk om de werkzaamheden in 2017 uit te voeren. De bomen zijn zodanig geplaatst (op 4,50 m van de rijbaan) dat voertuigen op de uitrit langs de bomen kunnen kijken. We houden rekening bij de plaatsing van de bomen met zicht vanuit de zijwegen en inritten.

Opmerking

De rotonde bij Rietmolen vind ik een goede oplossing

Antwoord

Wij delen uw mening dat de rotonde bij Rietmolen de veiligheid op het wegvak vergroot. Ten eerste voor de oversteekbaarheid van de Haaksbergseweg voor auto's, voetgangers en fietsers en ten tweede vormt de rotonde een onderbreking van de lange rechte stukken.

Opmerking

Als ik het goed begrijp word de weg buiten de bebouwde kom veel breder als in de bebouwde kom

Antwoord

De weg buiten de bebouwde kom is 7,50 m en binnen de bebouwde kom 7,70 m.

Opmerking

Kunnen wij nog wel vanaf de zandweg Waterleidingdijk de N315 op?

Dit is de enige toegangsweg naar ons huis.

Krijgen we geluidswerende schutting tussen ons huis en de weg?

Antwoord

Uw inrit via de Waterleidingdijk op de Haaksbergseweg blijft bestaan. Wel hebben wij de intentie om de Waterleidingdijk als doorgaande route vanaf Kieftendijk naar de Haaksbergseweg af te sluiten. Het doorgaande verkeer naar de Haaksbergseweg dient gebruik te maken van de Kieftendijk en Keislagdijk of via de Kieftendijk en Pastoor van Everdingerstraat naar de Haaksbergseweg.

Indien het noodzakelijk is om geluidswerende voorzieningen aan te brengen, zullen wij met u contact opnemen. Uit vooronderzoek is wel gebleken dat er voor uw woning geen voorzieningen noodzakelijk zijn.

Opmerking

Wat gebeurt er met de woning Haaksbergseweg 150? Hier is de wegrand tot op 4,55 meter vanaf de voorgevel van de woning getekend. Dit is onverantwoord. Meer woorden wil ik er niet aan besteden.

Antwoord

De verschuiving van de wegas tussen uw woning en CM van Everdingerstraat is noodzakelijk voor de aansluiting van de rotonde. Wij zullen bij de verdere uitwerking van het ontwerp bekijken of we de as zodanig kunnen aanpassen dat deze verder van uw woning af komt te liggen. Wel willen wij hierbij in ogenschouw houden dat er geen onveilige situatie ontstaat. Wij zullen u na uitwerking informeren wat deze aanpassing voor uw situatie inhoudt.

Opmerking

De Haaksbergseweg is nog een karakteristieke invalsweg van Neede. Eigenlijk de laatste die nog zo'n beetje in takt is. Ik heb begrepen dat hier alle bomen verdwijnen. De kleintjes die er voor in de plaats komen hebben de eerste 50 jaar geen ecologische noch landschappelijke betekenis. Bovendien, krijgen ze misschien de kans niet uit te groeien, want niemand kan garanderen dat je in die tijd toch weer een volgende herconstructieronde krijgt.

Antwoord

De Haaksbergseweg wordt verbreed en daarvoor moeten de bestaande bomen die langs de weg staan, gekapt te worden. De bomen die op 4,50 m van de nieuwe weg liggen, zullen ook gekapt moeten worden. De provincie streeft uit veiligheidsoverwegingen naar obstakelvrije berm. Voor de nieuwe inrichting maken we ruimte om bomen terug te planten. Hiervoor maken we de groeiomstandigheden optimaal. In overleg met de landschappelijk adviseur van de gemeente zal bepaald worden welke boomsoort er wordt teruggeplant.

Opmerking

De Haaksbergseweg tussen de aansluiting rondweg en de N18 heeft 45 erftoegangen en 28 indirecte erf toegangen via de zijwegen , Kieftendijk, Voorste Russchemorsdijk, Kleislagdijk, Waterleidingdijk en Tolhuisweg,(alle niet doorgaand verhard). Bovendien zijn er 15 toegangen tot landbouwgronden.

Totaal 88 erftoegangen over een afstand van 2,5km. Al we de zijwegen als 1 erftoegang tellen komen we totaal op 65 erftoegangen. Dat betekend, elke 38meter een erftoegang. Aan de hand van deze cijfers zou de Haaksbergseweg een ETW moeten zijn. Als er t.g.v. een wijziging in de infrastructuur, het N18-project, plotseling een grote toename is van ontsluitingsverkeer ontstaat, (van 7500 naar 12000 voertuigen per etmaal in 2025) dan moet er een nieuwe GOW aangelegd worden. Zoveel verkeer op een weg met om de 38meter een erftoegang is ongepast en levensgevaarlijk. Bovendien een ernstige aantasting van het veiligheidsgevoel, de leefbaarheid en woongenot van de aanwonenden.

Antwoord

Wij weten dat er een groot aantal woningen en landbouwpercelen ontsluiten op de N315, echter vanuit doorstroming en gebruik handhaven wij de functie die de weg nu heeft. Het bepalen van de soort weg wordt niet alleen bepaald door het aantal aansluitingen. Het merendeel van de (erf) aansluitingen wordt zeer beperkt gebruikt. Verder blijkt uit het nieuwe verkeersmodel Achterhoek, dat de maximale toename van het verkeer na aanleg van de N18 circa 1500 mvt/etmaal zal bedragen. Wij zijn ervan overtuigd dat onze plannen een sterke verbetering zijn van de Haaksbergseweg, met name ten aanzien van verkeersveiligheid en doorstroming.

Opmerking

Het profiel ter hoogte van de huisnummers 101-105 en 138-144 is niet op uw tekening vermeld.

Daarom de volgende vragen:

- zijn weg en fietspad even breed als aangegeven in het profiel (resp. 7,5 en 3,5 meter)?
- hoe breed is de berm daar tussen fietspad en weg?
- hoe breed zijn de bermen tussen onze tuinen en resp. weg en pad?
- moeten er delen van de tuinen verworven worden?
- waarom worden er geen bomen in de buitenste bermen geplant?
- waarom wordt er bij de nummers 103-105 een greppel aangegeven (is nu gras)?

Voor het hele traject in dit deel nog de volgende vraag:

- waarom worden er aan de zuidkant van de weg nauwelijks bomen geplant (ook in het profiel suggereert u daar een rij).
- moeten alle bomen verplaatst worden of kan er één rij gehandhaafd worden.

Overigens lijkt mij voor het nu gekozen ontwerp geen aankoop van mijn grond nodig. Ik ben ook niet van plan een deel van mijn tuin te verkopen.

Antwoord

De profielen zijn ter hoogte van de huisnrs. 101-105 even breed zoals is aangegeven in het profiel. Wij hebben niet overal de profielen getekend maar de uitgangspunten zijn dat bij erfaansluitingen de tussenberm van het fietspad versmald wordt naar 2,50 m en dat de weg 7,50 m breed is en het fietspad 3,50 m breed is.

De breedte tussen het fietspad en de tuinen (erfscheidingsgrens) wisselt. Ter hoogte van huisnr. 101 bedraagt de berm tussen het fietspad en de erfscheidingsgrens ca. 1,80 m. (De verschuiving van het nieuwe fietspad ten opzicht van het huidige fietspad is ca. 1,30 m.)

Voor de aanleg van de watergangen zullen gronden aangekocht moeten worden. Bij de verdere uitwerking van de plannen zullen de eisen van het waterschap meegenomen moeten worden voor de watercompensatie. Wij hebben in onze plannen voorlopig rekening gehouden met de aanleg van sloten langs de N315.

Ten aanzien van het bomenplan is een landschappelijke analyse uitgevoerd. Op basis hiervan is gekozen om alleen een bomenrij aan te planten tussen de hoofdrijbaan en het fietspad. In de zuidelijke berm is het in verband met het zicht op het achterliggende landschap niet wenselijk om bomenlanen te planten. Hier zullen op enkele plekken solitairen worden geplant

Opmerking

Kan de tekeningen niet downloaden. 2 Volgens sommige mensen wordt de N315 verbreed op mijn grond waardoor de kavel nog kleiner wordt en de bedrijfsvoering wordt bemoeilijkt.

Antwoord

Voor de aanleg van de sloten en het uitbuigen van het fietspad en de verschuiving en aanpassing van de Everdingerstraat hebben wij grond van u nodig. Indien de plannen doorgang vinden, zal er met door grondaankoper met u contact opgenomen worden, waarbij uw bedrijfsvoering wordt meegenomen.