

NOTA VAN ZIENSWIJZEN

**BEHOREND BIJ HET
INPASSINGSPLAN**

**Herinrichting N348 Zutphenseweg,
kruispunt Jodendijk-Scheuterdijk, Eefde**

Provincie Gelderland

Opdrachtnummer	: 99.225
Datum	: 29 augustus 2016
Versie	: 3
Auteurs	: provincie Gelderland (Afdeling: Uitvoering Werken) / mRO b.v.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3
1.1	Procedure ter inzage legging	3
1.2	Anonimisering	3
1.3	Leeswijzer	3
2	ZIENSWIJZEN.....	4
2.1	Reclamant 1.....	4
2.2	Reclamant 2.....	4
2.3	Reclamant 3.....	5
2.4	Reclamant 4.....	5
2.5	Reclamant 5.....	6
2.6	Reclamant 6.....	9
2.7	Reclamant 7.....	16
2.8	Reclamant 8.....	17
2.9	Reclamant 9.....	24
2.10	Reclamant 10	27
2.11	Reclamant 11 – Dorpsraad Eefde	29
3	AANPASSINGEN ONTWERP INPASSINGSPLAN	35
3.1	Wijzigingen als gevolg van ingediende zienswijzen.....	35
3.2	Ambtshalve wijzigingen	35
3.2.1	<i>Verbeelding</i>	35
3.2.2	<i>Regels</i>	35
3.2.3	<i>Toelichting</i>	36

1 INLEIDING

1.1 Procedure ter inzage legging

Het ontwerp inpassingsplan 'Herinrichting N348 Zutphenseweg, kruispunt Jodendijk-Scheuterdijk, Eefde' heeft op grond van artikel 3.8, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening van 7 januari tot en met 18 februari 2016 (zes weken) ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon een ieder een zienswijze naar voren brengen bij de provincie. Op 28 januari 2016 is er een inloopbijeenkomst gehouden waar belangstellenden kennis hebben kunnen nemen van de beoogde plannen voor de herinrichting van het tracé en het ontwerp inpassingsplan. Ook was er gelegenheid tot het stellen van vragen. Er zijn in totaal 11 schriftelijke zienswijzen ingekomen.

Alle zienswijzen zijn ingediend binnen de termijn en voldoen aan de daarvoor geldende eisen. De zienswijzen zijn zodoende ontvankelijk en zijn in behandeling genomen.

1.2 Anonimisering

Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens is het niet toegestaan de persoonsgegevens (NAW-gegevens) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. In deze nota van zienswijzen worden indieners van zienswijzen daarom niet bij naam genoemd.

1.3 Leeswijzer

In deze nota van zienswijzen wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de ingediende zienswijzen en het antwoord van de provincie. Hoofdstuk 3 geeft inzicht in de onderdelen die ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan zijn gewijzigd.

2 ZIENSWIJZEN

De binnengekomen zienswijzen zijn in dit hoofdstuk samengevat weergegeven en beantwoord. Bij de beantwoording van de zienswijzen zijn de volledige binnengekomen reacties betrokken.

2.1 Reclamant 1

Zienswijze	Reclamant maakt bezwaar tegen de te volgen werkwijze. In eerdere presentaties is aangegeven dat er eerst een oplossing voor de kruising Quatre Bras / Flierderweg met de N348 gereed moet zijn voordat de Jodendijk wordt afgesloten. Zolang de oplossing voor deze kruising niet is gerealiseerd, maakt reclamant bezwaar om de volgende redenen: • Omrijden om via Gorssel en dan veilig naar Zutphen of Eefde te kunnen rijden. • Omrijden via Quatre Bras en de nieuwe rondweg en naar Zutphen of Eefde rijden. • Het is onveilig, geen overzicht en lange wachttijd, indien men via de kruising Quatre Bras/Flierderweg de N348 op wil rijden.
Reactie provincie	<i>De provincie onderschrijft de wens om de kruispunten gelijktijdig of eerst de N348 Quatre Bras en daarna de N348 Jodendijk-Scheuterdijk aan te pakken. Provinciale Staten is voornemens om beide inpapassingsplannen gelijktijdig in het najaar vast te stellen. Het is ook de intentie van de provincie om de plannen N348 Jodendijk-Scheuterdijk en N348 Quatre Bras gelijktijdig uit te voeren. Voor beide plannen is echter grondverwerving nodig en moeten nog procedures worden doorlopen die open staan voor bezwaar en beroep. Afhankelijk van de voortgang daarvan kan definitief bepaald worden of het mogelijk is om de kruispunten daadwerkelijk gelijktijdig aan te pakken.</i>
Conclusie	<i>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het inpassingsplan.</i>

2.2 Reclamant 2

Zienswijze	Reclamant maakt de volgende bezwaren. De reconstructie heeft tot doel het vergroten van de verkeersveiligheid. Reclamant is van mening dat het voorgestelde plan de onveilige situatie verplaatst door de oversteek parallel aan de rotonde te maken. Reclamant beargumenteert dit als volgt: 1. Het aantal voertuigen dat dagelijks afslaat vanaf de rotonde naar Eefde is aanzienlijk hoger dan het aantal voertuigen dat afslaat naar de Scheuterdijk. 2. Automobilisten nemen soms met hoge snelheid de afslag naar Eefde. Doordat de aanrit vanuit Eefde naar de rotonde enkele meters verlegd wordt in de richting Zutphen, en nog minder "scherp" en kan de bocht met nog hogere snelheid genomen worden. 3. Fietzers moeten vanuit 3 richtingen op aankomend verkeer letten. Vanuit de richtingen Eefde, Deventer en Zutphen. 4. De rotonde is in het midden verhoogd, waardoor verkeer uit de richting Deventer door fietsers slecht te zien is. Reclamant is van mening dat het veiliger is om de oversteek verder van de rotonde te plannen.
-------------------	--

Reactie provincie	<i>Tijdens de informatieavond op 18 april 2013 is een ontwerp gepresenteerd zonder fietsoversteek bij de rotonde. Op de informatieavond en op de reactieformulieren hebben meerdere belangstellenden aangegeven dat onveilig te vinden. Naar aanleiding van deze reacties is door de provincie nader onderzocht op welke wijze de fietsers veilig kunnen oversteken. De uitkomst daarvan is de fietsoversteek nabij de rotonde zoals die is opgenomen in het huidige plan. De snelheid van het autoverkeer is dicht bij de rotonde laag en de fietsers kunnen gefaseerd (in twee keer) oversteken.</i> <i>Een dergelijke fietsoversteek met verhoogde middengeleider is een normale en voor weggebruikers herkenbare verkeerssituatie die bij soortgelijke rotondes veelvuldig wordt toegepast. Het middeneiland van de rotonde is weliswaar verhoogd, maar door de lagere snelheid op de rotonde heeft de afrijdende automobilist voldoende tijd om de overstekende (wachtende) fietser op te merken. Bovendien ligt de snelheid van het oprijdende en afrijdende verkeer nabij de rotonde lager dan verderop in de Zutphenseweg. Dit wordt ondersteund door de inrichting van de rotonde te wijzigen middels een meer haakse aansluiting van de hoofdrijbaan in zuidelijke richting (komend vanuit de richting Zutphen en rechtsaf richting Eefde). Hierdoor worden automobilisten namelijk gedwongen om meer af te remmen.</i>
Conclusie	<i>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het inpassingsplan.</i>

2.3 Reclamant 3

Zienswijze	Reclamant is blij dat de verkeersveiligheid verbetert met de herinrichting. Echter, reclamant is afhankelijk van het openbaarvervoer en pleit dan ook voor het behoud van de bushalte Scheuterdijk.
Reactie provincie	<i>Dank voor de ondersteunende zienswijze ten aanzien van de verbetering van de verkeersveiligheid.</i> <i>Verder wordt de bushalte Scheuterdijk niet opgeheven maar verplaatst (circa 300 meter) en samengevoegd met de halte Eefde (overweg NS). De bushalte Scheuterdijk bevindt zich in de huidige situatie op het wegvak buiten de bebouwde kom. De snelheid van het autoverkeer is hier hoger dan binnen de bebouwde kom van Eefde. Een belangrijke reden voor het verplaatsen van de bushalte is dat deze de oorzaak is van kop-staart aanrijdingen als gevolg van afremmende en weggrijdende bussen vanaf de halte. Ook het lopen in de berm langs de N348 is vanuit verkeersveiligheid ongewenst, evenals het ter plaatse van de bushalte oversteken van de weg. Daarnaast bevindt de bushalte zich in het buitengebied van Eefde met een lage woondichtheid. Het gebruik van de halte is hierdoor laag vergeleken met het gebruik in de bebouwde kom van Eefde. Door het verplaatsen (en samenvoegen) van de bushalte naar het wegvak binnen de bebouwde kom van Eefde ontstaat er een veiligere situatie.</i>
Conclusie	<i>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het inpassingsplan.</i>

2.4 Reclamant 4

Zienswijze	Reclamant geeft aan dat het een evenwichtig plan is waarbij de diverse belangen in redelijkheid zijn afgewogen. Reclamant is van mening dat de DAB-toplaag van de Jodendijk tot
-------------------	---

	aan de Rijsseltweg er slecht aan toe is. Reclamant verzoekt het vernieuwen van de toplaag in het planbesluit mee te nemen.
Reactie provincie	<i>Dank voor de ondersteunende zienswijze met betrekking tot het plan. De staat van de door reclamant genoemde wegen zijn recent beschouwd door de wegbeheerder, de gemeente Lochem. Er zijn enkele slechte plekken geconstateerd die onderhoud behoeven. De weg komt nog niet in aanmerking voor grootschalig onderhoud maar enkele gaten en grote oneffenheden worden uitgevuld als eerste onderhoudsmaatregel. Grootschalig onderhoud wordt ingepland op basis van noodzaak en beschikbaar budget. Deze weg moet wel een keer grootschalig worden aangepakt, alleen andere wegen in de gemeente zijn er slechter aan toe en hebben daarom meer prioriteit.</i>
Conclusie	<i>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het inpassingsplan.</i>

2.5 Reclamant 5

Zienswijze	Reclamant heeft zich als burger jarenlang betrokken gevoeld bij alle verkeersontwikkelingen rondom de Jodendijk en is van mening dat de N348 niet veiliger wordt voor de Jodendijkers door het afsluiten van de Jodendijk en het aanbrengen van een vluchtheuvel. Zij moeten nu deze weg op via de Rijsseltweg bij het kruispunt Quatre Bras / Flierderweg. Veel scholieren steken hier (Quatre Bras / Flierderweg) de weg over om naar school in Zutphen te gaan. Het wachten is op een ernstig ongeluk. Het vele verkeer en de hoge snelheid maken dit (Quatre Bras / Flierderweg) kruispunt levensgevaarlijk. Het zou reëel en wenselijk zijn geweest om opnieuw naar de verkeerssituatie te kijken op het traject Westelijke Omleiding – Hoofdstraat Gorssel om te zoeken naar een veilige en leefbare oplossing voor de gebruikers en aanwonenden.
Reactie provincie	<i>Er zijn de afgelopen tien jaar diverse onderzoeken en studies uitgevoerd en gecommuniceerd met de omwonenden en de gemeente Lochem. Mede op verzoek van de gemeente Lochem is in 2011/2012 onderzoek gedaan naar een lange termijnoplossing voor het traject Eefde-A1. Naar aanleiding van dit onderzoek hebben Provinciale Staten in 2012 besloten om geen budget beschikbaar te stellen voor deze oplossingen. Dit is aanleiding geweest de planvorming voor de kruising N348 Jodendijk-Scheuterdijk weer op te pakken.</i> <i>Er is een studie (verkenning) uitgevoerd waarbij 4 varianten voor de kruising Jodendijk-Scheuterdijk zijn onderzocht. In overleg met de gemeente Lochem is besloten tot de aanleg van een eenzijdige oostelijke parallelweg én de afsluiting van de Jodendijk als voorkeursoplossing (variant 3). Verkeer van en naar de Jodendijk dient daardoor om te rijden en kan, óf via de Mettrayweg (kruising met verkeerslichten) rijden als Eefde of Zutphen de bestemming of herkomst is óf via de Quatre Brasweg rijden richting Gorssel. De kruising met de Quatre Bras wordt ook verkeersveiliger gemaakt met een brede middengeleider, zodat het attentieniveau verhoogd wordt en inhalen wordt voorkomen.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>

Zienswijze	Reclamant is van mening dat de twee kruispunten Jodendijk/Scheuterdijk en QuatreBrasweg/Flierderweg tegelijk aangepakt moeten worden. Zonder stoplicht en alleen een vluchtheuvel bij Quatre Bras/Flierderweg blijft het gebruik van de N348 gevaarlijk, met of zonder afsluiting van de Jodendijk. Reclamant denkt dat de twee geplaatste vluchtheuvels en de snelheid van 60km/u een goede stap in de richting zijn. Alle overige aanpassingen zijn overbodig en geld verspilling.
Reactie provincie	<i>De provincie onderschrijft de wens om de kruispunten gelijktijdig of eerst de N348 Quatre Bras en daarna de N348 Jodendijk-Scheuterdijk aan te pakken. Het is de intentie van de provincie om de plannen N348 Jodendijk-Scheuterdijk en N348 Quatre Bras gelijktijdig uit te voeren. Zo is voorzien in gelijktijdige vaststelling van de inpassingsplannen door Provinciale Staten. Echter, voor beide plannen is grondverwerving nodig en moeten nog procedures worden doorlopen die open staan voor bezwaar en beroep. Afhankelijk van de voortgang daarvan kan definitief bepaald worden of het mogelijk is om de kruispunten daadwerkelijk gelijktijdig aan te pakken.</i> <i>Bij de kruising Quatre Bras is plaatsing van verkeerslichtingen niet mogelijk in verband met een overschrijding van de geluidsbelasting op de omliggende woningen. Bij het toepassen van verkeerslichten op deze kruising is het namelijk niet mogelijk een (zeer) stil wegdek toe te passen. Daarnaast is de ruimtelijke inpassing van verkeerslichten problematisch, vanwege de benodigde ruimte voor de links- en rechtsafvakken.</i> <i>De beoogde middengeleiders bij Quatre Bras zorgen ervoor dat zowel auto- als fietsverkeer in twee keer de N348 kan oversteken. De middengeleiders zorgen tevens voor het veiliger kunnen in- en uitrijden van de erfaansluitingen en bij afslaand verkeer zal achteropkomende verkeer ter hoogte van de kruising niet meer kunnen inhalen. Voor meer informatie over Quatre Bras wordt verwezen naar het betreffende inpassingsplan van dat project.</i> <i>Het doel van de plannen van de provincie is het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N348 en specifiek op de kruising met de Jodendijk-Scheuterdijk verkeersmaatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. Een snelheidsbeperking naar 60 km/u past niet bij de verkeersfunctie van de N348. Deze route vormt de verbinding in de Stedendriehoek tussen Deventer/A1 en Zutphen. De N348 ligt buiten de bebouwde kom en daarbij past een snelheidslimiet van 80 km/u. De functie van deze weg is het op gepaste snelheid faciliteren van (doorgaand) gemotoriseerd verkeer. De wettelijke snelheid bij een zogenaamde gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom is 80 km/u.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	Reclamant verwijst naar een rapport Veilig Verkeer Nederland (VVN) d.d. 20 april 2009. Hierin wordt de onveiligheid van het traject meermaals benadrukt. Verwezen wordt naar de bijlage.
Reactie provincie	<i>De provincie is bekend met het rapport (er is geen rapport, bedoeld is de brief) van Veilig Verkeer Nederland over dit tracé. Het plan van de provincie voorziet in het verbeteren van de verkeersveiligheid, ook ten aanzien van de in de brief van VVN genoemde punten. De aanbevelingen zijn deels verwerkt en deels onderdeel van het huidige plan en/of achterhaald voor het huidige plan.</i>

Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	Het intensieve weggebruik, de hoge snelheid en de vele opritten van de huizen langs weerszijden van het traject, brengen de veiligheid in gevaar. In het genoemde rapport van VVN staat ook dat het wegvlak Eefde – Gorssel een tweemaal zo hoog ongevallen risicocijfer heeft vergeleken met vergelijkbare wegen in de provincie. De weg is aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 80km/u. Hierop kunnen wettelijk uitzonderingen worden gemaakt indien de veiligheid dit voorschrijft. Dit traject dient volgens reclamant is zo'n uitzondering te zijn.
Reactie provincie	<i>De N348 is volgens het principe van Duurzaam Veilig gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. Duurzaam Veilig is een landelijk toegepast principe met het als doel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het streven hierbij is om vorm, functie en gebruik op elkaar af te stemmen. Voor de weggebruiker dienen de wegen eenduidig en herkenbaar zijn. Bij de indeling van het wegennet worden drie categorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Met het consequent en herkenbaar toepassen van de wegcategorieën wordt een sterke verbetering van de verkeersveiligheid verwacht. Hiermee wordt beoogd dat (doorgaand) gemotoriseerd verkeer op stroomwegen of gebiedsontsluitingswegen rijdt, en niet op erftoegangswegen met een maximum snelheid van 60 km/u.</i> <i>De N348 is de economische verbindingssas in de Stedendriehoek tussen Deventer en Zutphen en ligt buiten de bebouwde kom. Hierbij past een snelheidslimiet van 80 km/u. De functie van deze weg is het faciliteren van (doorgaand) gemotoriseerd verkeer tussen dorpen en steden, specifiek tussen Zutphen en Deventer/A1. Ondanks dat er diverse woningen direct ontsluiten op de N348 is er geen sprake van een erfontsluitingsweg. De verkeersfunctie is namelijk dominant en dat is ook te zien aan het intensieve gebruik van de weg. De N348 maakt onderdeel uit van het kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer én van het snelnet Openbaar Vervoer waarbij de doorstroming een belangrijk aspect is.</i> <i>Van oudsher is de N348 de doorgaande hoofdweg tussen Zutphen en Deventer, de wegbreedte is hier dan ook op afgestemd. Dat moet ook wel, om twee tegemoet rijdende vrachtauto's elkaar met normale snelheid te laten passeren. De hoofdrijbaan is voorzien van landelijk geldende markering (dubbele asstreep, onderbroken kantmarkering, voorrangsmarkering etc.) en heeft een vrijliggend fietspad, passend bij de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	Het IP gaat uit van ca. 15.000 weggebruikers per dag. In het voornoemde rapport van VVN was dit al 22.000. Het is nu 2016. De Westelijke Omleiding is er, waardoor een nieuwe situatie is ontstaan voor de beide kruisingen. Er zijn dus nieuwe reële metingen en cijfers nodig.
Reactie provincie	<i>De brief van VVN is opgesteld in de periode voorafgaand aan de economische crisis. De groeipercentages waren in die tijd gebaseerd op de verwachte economische groei met grootschaligere</i>

	woningbouw en uitbreiding van bedrijventerrein in én rond Zutphen en de Achterhoek. De economische crisis van de afgelopen jaren heeft de groei behoorlijk gedempt. Sterker nog, veel nieuwbouwplannen zijn geschrapt, waardoor de verwachte groei fors naar beneden is bijgesteld. Ten behoeve van het opstellen van het ontwerp inpassingsplan is juist gebruik gemaakt van de actuele cijfers (15.000 mtv/etm) die dus aanzienlijk lager liggen dan de cijfers die genoemd zijn in de brief van VVN. De provincie houdt jaarlijkse verkeerstellingen op al haar wegen. Deze zijn te raadplegen op www.geldersverkeer.nl
Conclusie	Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.

2.6 Reclamant 6

Zienswijze	Reclamant heeft enkele algemene opmerkingen op het plan: • De voorbereiding van belanghebbenden is in ernstige mate verstoord, door een dag voor de inloopavond het plan aan te passen. • Tegen welke versie moet de zienswijze ingediend worden? • Belanghebbenden die op het eerdere plan geen bezwaren hadden en daarom de inloopavond niet bezochten, worden ten onrechte uitgesloten van het recht een zienswijze in te dienen. • Is het plan na de inloopavond weer aangepast? • In beide gevallen verzoekt reclamant de reactietermijn aan te passen en dit te publiceren. • Gezien bovenstaande, behoudt reclamant zich het recht om na de sluitingsdatum de zienswijze aan te vullen. • De informatievoorziening is slecht toegankelijk. De stukken staan versnipperd op twee verschillende websites. • Mensen hebben vanwege beperkte tijd niet de gelegenheid om van alles kennis te nemen en een goed beargumenteerde zienswijze te schrijven. • Het plan is onvolledig; de openbare verlichting ontbreekt. Er is geen informatie m.b.t. de lichtinval naar de woningen en de effecten van de verlichting in het plan. • Deze versie van het IP toont een aangepaste afrit van de rotonde aan de zuidzijde. Het verbaast reclamant dat de recent aangelegde rotonde in de huidige situatie niet meer voldoet. Er is een plan gemaakt zonder duidelijke toekomstvisie. • Het huidige IP laat allerlei onduidelijkheden en hiaten zien. • T.a.v. de situatie van reclamant, laten de provinciale plannen omtrent dit onderwerp nog steeds onduidelijkheden zien. • T.a.v. de uitrit van reclamant, wijken de plannen die zijn gepresenteerd af van de ter beschikking gestelde tekeningen. • Deze tekeningen zijn gebaseerd op gegevens van 2010 of eerder; wijzigingen in de omgeving zijn niet doorgevoerd. • Diverse maatregelen stroken niet met de gestelde doelen; met name veiligheid en leefbaarheid. Reclamant tekent bezwaar aan tegen bovenstaande en verzoekt schriftelijk op de hoogte te worden gehouden van nieuwe en/of toekomstige wijzigingen.
Reactie provincie	Er hebben kort voor de inloopbijeenkomst geen aanpassingen aan het inrichtingsplan plaatsgevonden. Wel is de presentatietekening op de website gepubliceerd (28 januari 2016). Deze geeft mogelijk een ander (duidelijker) beeld omdat het een ingekleurde tekening is. Inhoudelijk betreft het echter hetzelfde ontwerp / dezelfde

	<i>inrichtingstekening zoals dat op 13 juli 2015 op de website gepubliceerd is.</i> <i>Het inpassingsplan heeft conform het bepaalde in artikel 3.8 juncto artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon een ieder een zienswijze tegen het ontwerp-inpassingsplan indienen, zoals dat is gepubliceerd op de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Dit is kenbaar gemaakt in de openbare kennisgeving en in de uitnodigingsbrief voor de inloopbijeenkomst die reclamant heeft ontvangen.</i> <i>De provincie is van mening dat de informatievoorziening voor iedereen toegankelijk is. De formele stukken staan zoals genoemd op de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Daarnaast is aanvullende en inhoudelijke (achtergrond)informatie te vinden op de projectpagina op de provinciale website. Tot slot waren de stukken in te zien op verschillende locaties (o.a. het gemeentehuis in Lochem en het gemeenteloket in Gorssel) en heeft de provincie een inloopbijeenkomst georganiseerd in de periode dat men een zienswijze kon indienen, te weten op 28 januari 2016.</i> <i>De reactie van reclamant dat de reactietermijn aangepast moet worden en de informatievoorziening slecht toegankelijk is, wordt dan ook niet onderschreven.</i> <i>De uitwerking van de openbare verlichting moet nog plaatsvinden. Het betreft een nadere uitwerking en een inrichtingsaspect binnen de kaders (bestemming 'Verkeer') van het ontwerp-inpassingsplan. Een uitwerking van dergelijke inrichtingsaspecten valt buiten de strekking van het inpassingsplan. Op basis van de richtlijnen voor het plaatsen van openbare verlichting in relatie tot de afstand van de woning van reclamant wordt geen lichtinval richting de woning verwacht.</i> <i>In de tijd dat de rotonde is aangelegd was de planvoorbereiding voor de N348 Jodendijk-Scheuterdijk nog niet afgerond. Het is niet mogelijk om te anticiperen op plannen die nog in ontwikkeling zijn. Van belang is dat de aansluiting nu, in het kader van dit plan, optimaal is vormgegeven.</i> <i>Vanwege het ontbreken van een nadere duiding van onduidelijkheden en hiaten door reclamant is het niet mogelijk daarop te reageren.</i> <i>Uitgangspunt met betrekking tot bereikbaarheid van de bedrijfsgebouwen in relatie tot de ligging van de inrit is het garanderen van de bereikbaarheid vanaf de parallelweg. In het kader van de grondverwering vinden er gesprekken plaats tussen reclamant en de provincie. De inrit is daarbij onderwerp van gesprek.</i> <i>De provincie maakt zo veel als mogelijk gebruik van actuele gegevens (ondergronden). Gezien de lange doorlooptijd van het plan kan het zo zijn dat er buiten wijzigingen plaatsvinden die niet direct zichtbaar zijn op de ondergronden op de tekening. Bij de voorbereiding voor de uitvoering maakt de provincie nog een actuele opname van de situatie.</i> <i>De belangrijkste doelstelling van het plan is het verbeteren van de verkeerveiligheid, oversteekbaarheid en doorstroming op de N348 en het verbeteren van de leefbaarheid. Er is een zeker spanningsveld</i>
--	--

	<i>tussen genoemde doelstellingen. Het is aan de provincie om daarbij een integrale afweging te maken in het kader van het algemeen belang.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	De panden van reclamant liggen op korte afstand van de aan te leggen parallelweg tussen de rotonde op de Zutphenseweg te Eefde en de Scheuterdijk. Reclamant maakt de volgende bezwaren. 1. de maatregelen hebben een grote impact op het woongenot van reclamant en zwaarwegende effecten op het goed functioneren van de bedrijven die gehuisvest zijn in de panden van reclamant. De impact betreft de toename van het verkeer en de gevolgen daarvan w.o. fijnstof, verkeerslawaaï en trillingen. T.o.v. eerdere plannen is de groenstrook tussen de hoofdrijbaan en de parallelweg ongeveer verdubbeld. Resultaat is een enorme aantasting van het woongenot nl.: - meer geluidsbelasting; - meer en intensieve trillingen; - onrustiger lichtinval in de woning door het passeren van verkeer op korte afstand; - minder privacy; - inleveren van meer tuin dan nodig. Reclamant constateert dat de plannen zich niet verhouden tot de gestelde doelen in het IP.
Reactie provincie	<i>In het kader van het ontwerp inpassingsplan zijn de milieuaspecten onderzocht en/of heeft er een beoordeling plaatsgevonden op deze aspecten ten aanzien van de uitvoerbaarheid van het plan. Geconcludeerd is dat er geen belemmeringen zijn om het plan uit te kunnen voeren.</i> <i>Vanwege de afstand tussen de woning en de parallelweg worden geen trillingen verwacht.</i> <i>Negatieve effecten veroorzaakt door lichtinval van het verkeer worden niet verwacht, aangezien het verkeer zich parallel aan de gevel voortbeweegt. Bovendien zijn de koplampen van motorvoertuigen naar beneden gericht.</i> <i>De breedte van de tussenberm is gebaseerd op de ontwerprichtlijnen conform het handboek wegontwerp (CROW-publicatie 330). Doel daarvan is het komen tot een duurzaam veilige weginrichting. In dit geval is een tussenberm met een breedte van 6 meter vereist.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	2. Een beuken- of ligusterheg tussen de hoofd- en nevenweg houdt veel meer lawaai tegen dan een rij bomen. In de toekomst zal er meer elektrisch worden gereden en het merendeel van het geluid zal van de banden komen. Bomen reduceren het geluid op korte afstand niet. Een bladhoudende heg zal ook bij donker het gevaar van verblinding van verkeer in grote mate reduceren.
Reactie provincie	<i>Een haag of heg in de berm tussen de hoofdrijbaan en de parallelweg heeft geen effect (het verminderen/tegenhouden van) op geluid.</i> <i>Er wordt geen lichthinder op de parallelweg verwacht vanuit verkeer op de hoofdrijbaan. Zoals reeds genoemd zijn koplampen van motorvoertuigen naar beneden gericht.</i>

Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	3. Tijdens de inloopavond kon men geen antwoord geven op de vraag hoe de verbreding van de groenstrook in de plannen terecht is gekomen. Ook de noodzaak kon niet worden aangegeven. Notulen van de plangroep zijn er niet. Reclamant is van mening dat ook hierdoor de mogelijkheid wordt ontnomen om een goed beargumenteerde zienswijze in te dienen. De aanwezige functionarissen hebben ook aangegeven niet bekend te zijn met de plaatselijke situatie en ook nog maar kort betrokken te zijn bij dit project. Het is reclamant duidelijk geworden waarom inhoudelijke vragen niet werden beantwoord en ontweken werden.
Reactie provincie	<i>De verbrede groenstrook past binnen de (landelijke) ontwerprichtlijnen van de provincie. Deze maakt onderdeel uit van een obstakelvrije zone waarin in principe geen bomen of andere botsonvriendelijke objecten mogen bevinden. Deze obstakelvrije zone dient zoveel mogelijk gehandhaafd te blijven, dan wel aangebracht te worden bij nieuwbouw situaties. Deze zone is er voor bedoeld dat uit de koers rakende motorvoertuigen meer de gelegenheid krijgen tot stilstand te komen.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	4. Bovenstaande roept de vraag op hoe de inbreng van direct belanghebbenden wordt behandeld. Er lijkt geen sprake te zijn van enige afweging gezien het eindresultaat van de plannen. Ook het veelvuldig uitbrengen van nieuwe of gewijzigde plannen geven niet de indruk dat aanwonenden enige invloed hebben. Volgens reclamant een gemiste kans om draagvlak voor reële plannen te bewerkstelligen.
Reactie provincie	<i>Juist de inbreng van belanghebbenden is aanleiding geweest voor het wijzigen van de plannen. Naar aanleiding van de presentatie van de plannen (het inrichtingsplan) aan belanghebbenden in april 2013 is de parallelweg breder gemaakt en de fietsoversteek bij de rotonde aangepast. Dit gewijzigde inrichtingsplan stond aan de basis van het voorontwerp-inpassingsplan. Vervolgens heeft een tweede wijziging op het inrichtingsplan plaatsgevonden waarbij de parallelweg verder van de hoofdrijbaan is verschoven ten koste van de woningen Zutphenseweg 51 en 55. Deze tweede wijziging is in het ontwerp-inpassingsplan opgenomen.</i> <i>De aard en het aantal wijzigingen, alsmede de wijze waarop deze naar belanghebbenden zijn gecommuniceerd, zijn inherent aan een planprocedure met een ontwikkelingsgericht karakter.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	5. Het gevolg van de amovering van de panden Zutphenseweg 51 en 55 te Eefde, is een toename van geluidsbelasting op het huis en bedrijfspanden van reclamant. Het IP maakt niet inzichtelijk hoe de situatie t.a.v. van het geluid zich zal ontwikkelen na amovering van deze panden. Dit heeft zijn weerslag op het woon- en gebruiksgenot. De geluidswaarden die worden genoemd zijn nooit onderbouwd met harde

	gegevens. Er zijn geen geluidsmetingen gedaan. De aannames berusten op modellen waardoor ook geen juiste inschatting gemaakt worden m.b.t. fijnstof en andere nadelige gezondheidsinvloeden.
Reactie provincie	<i>Voor het inpassingsplan is conform de Wet geluidhinder akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit rapport (Alcedo, 20124045.R03.V02) is als bijlage aan het inpassingsplan toegevoegd. In dit rapport wordt in bijlage 1 op twee kaartjes van voor de reconstructie 2016 en na de reconstructie 2028 inzichtelijk gemaakt welke situaties berekend zijn. Daarop is te zien dat de woningen Zutphenseweg 51 en 55 in de toekomstige situatie niet aanwezig zijn in het geluidmodel. Het effect van het amoveren van deze twee woningen op de overige woningen wordt daarmee inzichtelijk gemaakt. De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd zoals het Reken- en meetvoorschrift 2012 dat voorschrijft. Het blijkt dat op de woning van reclamant het geluid met 1,2 dB toeneemt. Daarmee wordt de wettelijke grens van een toename van 1,5 dB niet overschreden en is het treffen van maatregelen niet noodzakelijk.</i> <i>Bedrijfspannen worden door de Wet geluidhinder niet beschermd voor geluidstoename. Het berekenen van geluid met een geluidmodel is toegestaan en gebruikelijk in Nederland. Geluidsmetingen zijn derhalve niet noodzakelijk. Dit geldt ook voor berekeningen voor luchtkwaliteit.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	6. De provincie gaat uit van 15.000 tot 16.000 verkeersbewegingen per dag op de hoofdweg. Aannemelijk is een aantal van min. 17.000 verkeersbewegingen; sinds de aanpassingen in het dorp Eefde is de verkeersintensiteit enorm toegenomen. In een rapport van 20-11-2015 gaat men uit van 12525 verkeersbewegingen. Dit is zo'n groot verschil dat het zijn weerslag zal hebben op de geluidsbelasting. In de Stentor d.d. 16-11-2011 stelt de provincie het aantal bewegingen op 20.000 voertuigen per dag. Vanwege de grote verschillen, verzoekt reclamant een nieuw onderzoek te starten door een ander onafhankelijk bureau waarbij het aantal van 20.000 als minimaal moet worden gehanteerd.
Reactie provincie	<i>In de inleiding van de toelichting van het inpassingsplan wordt een verkeersintensiteit van 14.000 - 15.000 motorvoertuigen per etmaal genoemd. Dit zijn gemiddelde intensiteiten op een werkdag. Voor geluidsberekeningen wordt in navolging van het Reken- en meetvoorschrift 2012 gebruik gemaakt van weekdagintensiteiten. Hierbij worden de weekenden in de berekeningen van de gemiddelde intensiteiten betrokken. Dat verklaart waarom deze intensiteiten lager zijn.</i> <i>De verkeersintensiteiten die in oudere onderzoeken gehanteerd zijn, waren gebaseerd op metingen die voor de economische crisis uitgevoerd waren. Deze lagen toen hoger. Bovendien is destijds met een hogere groeioprognose rekening gehouden. Op basis van de huidige ontwikkeling wordt nu een realistische waarde van 1% groei per jaar gehanteerd en is een recent peiljaar als basis genomen (2014).</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>

Zienswijze	7. Naast alle nadelige gezondheidsinvloeden, wordt de weg steeds drukker vanwege de plannen voor de diverse industrieterreinen. Deze plannen hebben een verkeersaanzuigende werking dat voor de aanwonenden op het traject Zutphenseweg 61 en de kruising Gorssel Zuid grote problemen oplevert. Dit traject is eerder een woonbuurt dan een doorgaande 80km/u weg. Een brug over de IJssel met vanaf daar een weg met aansluiting op de nieuwe rondweg te Voorst richting A1 zou een betere oplossing zijn voor de ontsluitingsproblematiek van de Mars.
Reactie provincie	<i>Een nieuwe brug over de IJssel is in het verleden ter tafel gekomen, maar met het uitblijven van een grootschalige woningbouw (IJssel sprong) is hier geen noodzaak meer toe. Bovendien wegen de baten hiervoor niet op tegen de kosten.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	8. Reclamant pleit voor een snelheidsbeperking van 50km/u op de hoofdrijbaan ter bevordering van de verkeersveiligheid. Ook op de nieuwe rondweg zou op circa 100m afstand van de rotonde 50km/u moeten worden ingesteld. Reclamant geeft voorbeelden van plaatsen waar de snelheid wel is aangepast terwijl daar weinig of geen mensen wonen. Reclamant vindt het doorstroom argument ver te zoeken. Volgens de huidige plannen zal men nu zelfs tot op de parallelweg 80km/u mogen rijden.
Reactie provincie	<i>De N348 is volgens het principe van Duurzaam Veilig gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. Duurzaam Veilig is een landelijk toegepast principe met het als doel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het streven hierbij is om vorm, functie en gebruik op elkaar af te stemmen. Voor de weggebruiker dienen de wegen eenduidig en herkenbaar zijn. Bij de indeling van het wegennet worden drie categorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Met het consequent en herkenbaar toepassen van de wegcategorieën wordt een sterke verbetering van de verkeersveiligheid verwacht. Hiermee wordt beoogd dat (doorgaand) gemotoriseerd verkeer op stroomwegen of gebiedsontsluitingswegen rijdt, en niet op erftoegangswegen met een maximum snelheid van 60 km/u.</i> <i>De N348 is de economische verbindingssas in de Stedendriehoek tussen Deventer en Zutphen en ligt buiten de bebouwde kom. Hierbij past een snelheidslimiet van 80 km/u. De functie van deze weg is het faciliteren van (doorgaand) gemotoriseerd verkeer tussen dorpen en steden, specifiek tussen Zutphen en Deventer/A1. Ondanks dat er diverse woningen direct ontsluiten op de N348 is er geen sprake van een erfontsluitingsweg. De verkeersfunctie is namelijk dominant en dat is ook te zien aan het intensieve gebruik van de weg. De N348 maakt onderdeel uit van het kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer én van het snelnet Openbaar Vervoer waarbij de doorstroming een belangrijk aspect is.</i> <i>Van oudsher is de N348 de doorgaande hoofdweg tussen Zutphen en Deventer, de wegbreedte is hier dan ook op afgestemd. Dat moet ook wel, om twee tegemoet rijdende vrachtauto's elkaar met normale snelheid te laten passeren. De hoofdrijbaan is voorzien van landelijk geldende markering (dubbele asstreep, onderbroken kantmarkering, voorrangsmarkering etc.) en heeft een vrijliggend fietspad, passend bij de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg.</i>

	<i>Op de parallelweg wordt een maximum snelheid van 60 km/u ingesteld, ondersteund door brede rode fietsstroken en een verkeersplateau om de snelheid af te dwingen.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	9. De oversteek bij de rotonde voor fietsers wordt minimaal gewijzigd. Tijdens de inloopavond is gezegd dat de provincie een veilige oversteek voor fietsers moet realiseren. De rotonde wordt ter plaatse breder gemaakt zodat auto's vanuit Zutphen met 80km/u de bocht naar Eefde kunnen nemen. De provincie heeft opgemerkt dat niet verwacht wordt dat mensen gebruik zullen maken van deze oversteekplaats omdat de oversteek vanaf de parallelweg sneller en makkelijker is. Reclamant is van mening dat dit geen veilige en doordachte situatie is.
Reactie provincie	<i>Tijdens de informatieavond op 18 april 2013 is een ontwerp (inrichtingstekening) gepresenteerd zonder fietsoversteek bij de rotonde. Op de informatieavond en op de reactieformulieren hebben meerdere belangstellenden aangegeven dat onveilig te vinden. Naar aanleiding van deze reacties is door de provincie nader onderzocht op welke wijze de fietsers veilig kunnen oversteken. De uitkomst daarvan is de fietsoversteek nabij de rotonde, zoals die is opgenomen in het huidige plan. De snelheid van het autoverkeer is dicht bij de rotonde laag en de fietsers kunnen gefaseerd (in twee keer) oversteken. De rotonde wordt daarbij niet breder gemaakt.</i> <i>Een dergelijke fietsoversteek met verhoogde middengeleider is een normale en voor weggebruikers herkenbare verkeerssituatie die bij soortgelijke rotondes veelvuldig wordt toegepast. Het middeneiland van de rotonde is weliswaar verhoogd, maar door de lagere snelheid op de rotonde, heeft de afrijdende automobilist voldoende tijd om de overstekende (wachtende) fietser op te merken. Bovendien ligt de snelheid, van het oprijdende en afrijdende verkeer, nabij de rotonde lager dan verderop in de Zutphenseweg. Dit wordt ondersteund door de inrichting van de rotonde te wijzigen middels een meer haakse aansluiting van de hoofdrijbaan in zuidelijke richting (komend vanuit de richting Zutphen en rechtsaf richting Eefde). Hierdoor worden automobilisten gedwongen om meer af te remmen.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	10. Reclamant heeft meerdere malen de toezegging gekregen dat voor zijn bedrijfspanden een voldoende brede oprit op de hoofdrijbaan behouden blijft. Reclamant verwijst hierbij naar diverse schriftelijke correspondentie hierover. Ook de wijze waarop de provincie de discussie voert omtrent de rijcurves van vrachtwagencombinaties, ervaart reclamant als zeer zorgwekkend. Reclamant stelt als mogelijke oplossing voor om de panden te ontsluiten via het door de provincie aangekochte pand Zutphenseweg 51.
Reactie provincie	<i>Een rechtstreekse aansluiting op de hoofdrijbaan maakt geen onderdeel uit van het plan. Toezeggingen hieromtrent zijn bij de provincie niet bekend. Reclamant is daarover bij brief van november 2013 uitvoerig geïnformeerd.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke</i>

	<i>aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	Indien de plannen worden uitgevoerd zoals omschreven in het huidige plan, zal dat een negatieve invloed hebben op de waarde van de panden van reclamant. Reclamant stelt de provincie nu reeds aansprakelijk voor de negatieve financiële gevolgen die voortvloeien uit dit plan.
Reactie provincie	<i>Eventuele waardeverminderende aspecten van de overblijvende eigendommen van de eigenaren, worden in het kader van de minnelijke grondverwerving nader in beeld gebracht door middel van een taxatie. Dit als onderdeel van de volledige schadeloosstelling bij verwerving van het noodzakelijk ruimtebeslag.</i> <i>Los daarvan staat het belanghebbenden vrij om op grond van artikel 6.1 van de Wro een verzoek om planschadevergoeding in te dienen, nadat het inpassingsplan onherroepelijk geworden is.</i>
conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>

2.7 Reclamant 7

Zienswijze	Het perceel van reclamant heeft de bestemming 'Bedrijf'. Op dit perceel is een bedrijfspand/kantoor met bijbehorende parkeerplaats aanwezig. De provincie Gelderland wenst 52m² van de grond te verwerven voor het IP. Onderdeel van deze grond is de parkeerplaats. Verwezen wordt naar bijlage 2. Het pand wordt verhuurd aan een autohandelaar die de parkeerplaats gebruikt voor de stalling van de auto's. Gevolg van de 52m² grondverkoop, is dat de parkeerplaats niet meer functioneel is en de huidige huurder zijn bedrijf niet meer kan uitoefenen. Het pand wordt onverhuurbaar wat leidt tot grote financiële schade voor reclamant en verpaupering van deze locatie. Reclamant verzoekt te zoeken naar een passende oplossing en stelt het volgende voor: De twee aangrenzende percelen grond zijn eigendom van de provincie. Verwezen wordt naar bijlage 3. De voorste gedeelten van deze twee percelen zijn bestemd voor het IP. De aanwezige woningen moeten in dit kader worden geamoveerd. Dit betekent twee incurante percelen bouwgrond. Reclamant stelt voor deze twee percelen grond te ruilen met de ingebrachte grond. Van belang hierbij is dat het restende deel van het perceel van reclamant een woonbestemming krijgt en de benodigde bouwvergunningen worden verkregen. Zo kan een brede bouwstrook worden gerealiseerd. Verwezen wordt naar bijlage 4. Reclamant is bereid e.e.a. nader toe te lichten en een bouwplan te presenteren.
Reactie provincie	<i>De provincie staat ervoor open om gezamenlijk de verschillende mogelijkheden te verkennen. In het kader van de grondverwerving zal hier nader overleg over plaatsvinden tussen de provincie en reclamant.</i>

	<i>Wel wil de provincie, gezien vanuit het inpassingsplan, reclamant er op wijzen dat de gewenste bouw van een woning op zijn perceel vanwege geluidhinder (wegverkeerslawaaï) niet mogelijk, c.q. uitvoerbaar, is.</i>
Conclusie	<i>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het inpassingsplan.</i>

2.8 Reclamant 8

Zienswijze	Reclamant maakt de volgende bezwaren. 1. Het gevolgde proces is niet transparant en hierdoor niet toetsbaar. Tijdens de inloopavond op 28 jan. 2016 is gezegd dat het gehele proces mondeling heeft plaatsgevonden. Tevens werd duidelijk dat, naast hetgeen is gepubliceerd, er geen extra rapporten of onderzoeken beschikbaar zijn. Dit bemoeilijkt het schrijven van een inhoudelijk bezwaarschrift. Ook merken reclamanten op dat de verschillende vertegenwoordigers van de provincie zich verschuilen achter het feit nog maar kort bij het project betrokken te zijn. De aangeleverde wijzigingsvoorstellen van omwonenden en belangstellenden zijn nergens terug te vinden. Als deze voorstellen wel zijn getoetst en beoordeeld, ontvangt reclamant daar graag alsnog een kopie van. Het verbaast reclamant dat de recent aangelegde rotonde niet meer voldoet in de huidige situatie. Duidelijk is dat indertijd gekozen zonder duidelijke visie en een plan voor de toekomst. Als belanghebbende geeft dit niet veel vertrouwen in het vernieuwde IP. Bovenstaande toont aan dat het gevolgde proces verre van compleet is en dat niet alle belangen evenwichtig zijn afgewogen. Reclamant constateert ook dat er geen eenduidige bron beschikbaar is waar het gehele ontwerp te raadplegen is. Dit maakt het lastig voor belanghebbenden om alle informatie te vinden.
Reactie provincie	<i>Reclamant heeft, op verzoek, alle beschikbare schriftelijke informatie ontvangen, inclusief een beschrijving van het gevolgde proces.</i> <i>De formele stukken als onderdeel van de procedure van het inpassingsplan conform het bepaalde in artikel 3.8 juncto artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) staan op de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Daarnaast is aanvullende en inhoudelijke (achtergrond)informatie te vinden op de projectpagina op de provinciale website. Tot slot waren de stukken in te zien op verschillende locaties (o.a. het gemeentehuis in Lochem en het gemeenteloket in Gorssel) en heeft de provincie een inloopbijeenkomst georganiseerd in de periode dat men een zienswijze kon indienen. Tijdens deze bijeenkomst was er voldoende gelegenheid tot het stellen van vragen.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>

Zienswijze	2. Tijdens de inloopavond is een andere versie van het IP gepresenteerd. De vernieuwde versie was 1 avond voor de inloopavond gepubliceerd op de provinciale website. Reclamant heeft geen bericht ontvangen van deze nieuwe publicatie. Mogelijk dat andere belanghebbenden geen gebruik hebben gemaakt van de inloopavond omdat de vorige versie van het IP geen reden tot bezwaar gaf. Reclamant gaat er vanuit dat er een vernieuwde inloopavond wordt georganiseerd waarbij het huidige ontwerp IP wordt besproken. Ook hier is het gevolgde proces niet optimaal verlopen.
Reactie provincie	<i>Er hebben kort voor de inloopbijeenkomst geen aanpassingen aan het inrichtingsplan plaatsgevonden. Wel is de presentatietekening op de website gepubliceerd (28 januari 2016). Deze geeft mogelijk een ander (duidelijker) beeld omdat het een ingekleurde tekening is. Inhoudelijk betreft het echter hetzelfde ontwerp / dezelfde inrichtingstekening zoals dat op 13 juli 2015 op de website gepubliceerd is.</i> <i>De reactie van reclamant dat het proces niet optimaal verlopen is en er een vernieuwde inloopavond georganiseerd moet worden, wordt dan ook niet onderschreven.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	Bij alle volgende punten gaat reclamant uit van het bij hem laatst bekende IP. 3. Tijdens de inloopavond is uitgelegd dat er te allen tijde een veilige oversteekplaats gerealiseerd moet worden. Tevens is opgemerkt dat niet verwacht wordt dat mensen gebruik zullen maken van deze oversteekplaats omdat de oversteek vanaf de parallelweg sneller en makkelijker is. Dit toont aan dat het huidige ontwerp op dit punt nooit zal voldoen. Het probleem van de kruising Jodendijk/Scheuterdijk en de Zutphenseweg wordt in het IP verplaatst naar de oversteekplaats. Na toetsing van het IP aan de richtlijnen van het CROW wordt duidelijk dat het huidige ontwerp niet voldoet aan deze richtlijnen. Volgens het CROW dient een oversteekplaats bij een voorrangrotonde buiten de bebouwde kom op min 10 meter afstand van de rotonde te liggen. Dit kan worden opgelost door het gebied 200m voor de kruising tot 100m na de rotonde in te richten als bebouwde kom en een snelheidslimiet van 50km/h. Hierdoor is slechts een afstand van 5m nodig tussen een oversteekplaats en de rotonde. De overstekende (brom)fietzers zijn voor de automobilist op de rotonde tot het allerlaatste moment aan het zicht onttrokken door een hoge zandbult naast de rotonde. Dit komt de veiligheid van (brom)fietzers niet ten goede.
Reactie provincie	<i>Tijdens de informatieavond op 18 april 2013 is een ontwerp / inrichtingstekening gepresenteerd zonder fietsoversteek bij de rotonde. Op de informatieavond en op de reactieformulieren hebben meerdere belangstellenden aangegeven dat onveilig te vinden. Naar aanleiding van deze reacties is door de provincie nader onderzocht op welke wijze de fietsers veilig kunnen oversteken. De uitkomst daarvan is de fietsoversteek nabij de rotonde zoals die</i>

	<i>is opgenomen in het huidige plan. De snelheid van het autoverkeer is dicht bij de rotonde laag en de fietsers kunnen gefaseerd (in twee keer) oversteken.</i> <i>Een dergelijke fietsoversteek met verhoogde middengeleider is een normale en voor weggebruikers herkenbare verkeerssituatie die bij soortgelijke rotondes veelvuldig wordt toegepast. De verwachting is echter wél dat de aangebrachte fietsoversteek gebruikt gaat worden, aangezien hier wél in twee keer overgestoken kan worden. Bij de parallelweg niet.</i> <i>Een fietsoversteek buiten de bebouwde dient in principe op 10 meter afstand van de rotonde gelegd te worden. Dit is onder andere om de fietspaden verder uit te buigen zodat de fietsers hun snelheid matigen. Echter, in deze specifieke situatie is daar van afgeweken om drie redenen:</i> <i>• het afremmen van de snelheid van fietsers is hier niet nodig, aangezien er al een 'afremboog' is voorzien in het ontwerp waardoor de fietssnelheid al beperkt is;</i> <i>• het gedeelte vanaf de rotonde richting Eefde wordt ingericht en aangeduid als bebouwde kom en heeft als zodanig ook de uitstraling. Echter, om voldoende zicht op de bebouwde kom bebording te hebben, is deze iets naar achteren verschoven;</i> <i>• op 10 meter afstand is weinig ruimte om een veilige middengeleider aan te brengen vanwege de rijcurves van links afslaande vrachtwagens. Hierdoor is er geen ruimte voor fietsers om zich veilig genoeg op te stellen.</i> <i>Het middeneiland van de rotonde is weliswaar verhoogd, maar door de lagere snelheid op de rotonde, heeft de afrijdende automobilist voldoende tijd om de overstekende (wachtende) fietser op te merken. Bovendien ligt de snelheid van het oprijdende en afrijdende verkeer nabij de rotonde lager dan verderop in de Zutphenseweg. Dit wordt ondersteund door de inrichting van de rotonde te wijzigen middels een meer haakse aansluiting van de hoofdrijbaan in zuidelijke richting (komend vanuit de richting Zutphen en rechtsaf richting Eefde). Hierdoor worden automobilisten namelijk gedwongen om meer af te remmen.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	4. In het IP wordt een fietser-oversteekplaats gepresenteerd die wel een verbetering is maar niet de optimale veiligheid voor de (brom)fietsers en voetgangers waarborgt. Reclamant stelt voor het gebied 200m na de oversteekplaats tot 100m na de rotonde in te richten als bebouwde kom met een snelheidslimiet van 50km/h. Op deze manier wordt voldaan aan de uitgangspunten in hoofdstuk 2.2.1.
Reactie provincie	<i>De provincie en gemeente Lochem zijn niet voornemens om het wegvak binnen de bebouwde kom te brengen.</i> <i>Er staan weliswaar woningen langs de Zutphenseweg, maar van een doorlopende bebouwde kom is geen sprake.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	5. De groenstrook of berm tussen de hoofdrijbaan en de parallelweg wordt verbreed. Deze wijziging draagt niets bij aan de verkeersveiligheid. Ook de keuze voor het planten van bomen i.p.v. een heg levert geen bijdrage aan de verkeersveiligheid.

	Een blad houdende heg heeft de volgende voordelen: • Verlaging van geluid van de hoofdrijbaan. • Geen verminderde lichtinval in de woning. • Wijder uitzicht op de omgeving/landschap. • Minder aankoop/onteigening noodzakelijk van het perceel van reclamant. • Geen verblinding van tegemoetkomend verkeer op de hoofdrijbaan en de parallelweg. Het verbreden van de middenberm en de parallelweg heeft een grote impact op de privacy van reclamant, het woongenot en de geluidsbeleving. Reclamant is van mening dat deze aanpassingen onnodig zijn. De voorkeur gaat dan ook uit naar een smallere middenberm met een blad houdende heg.
Reactie provincie	<i>De verbrede middenberm (zijberm) is wel degelijk noodzakelijk en past binnen de ontwerprichtlijnen van de provincie. Deze maakt onderdeel uit van een obstakelvrije zone waarin in principe geen bomen of andere botsonvriendelijke objecten mogen bevinden. Deze obstakelvrije zone dient zoveel mogelijk gehandhaafd te blijven dan wel aangebracht te worden bij nieuwbouw situaties. Deze zone is er voor bedoeld dat uit de koers rakende motorvoertuigen meer de gelegenheid krijgen tot stilstand te komen.</i> <i>Het verblindingseffect van de hoofdrijbaan op de parallelweg is beperkt, vanwege het naar beneden schijnen van de koplampen van motorvoertuigen én bovendien draagt de brede berm bij aan het voorkomen van verblinding.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	6. Het IP is incompleet. Er wordt niet omschreven hoe om te gaan met de aanwezige straatverlichting en eventuele verlichting van de parallelweg. Tijdens de inloopavond werd duidelijk dat hiervoor nog geen ontwerp is gemaakt. Hiermee wordt wederom duidelijk dat het ontwerp niet voldoet en niet sluitend is. Reclamant verzoekt om een compleet IP waarin ook de inpassing van de straatverlichting is opgenomen. Tevens wenst reclamant schriftelijk op de hoogte te worden gehouden van alle andere onderwerpen die momenteel nog niet in het IP zijn opgenomen.
Reactie provincie	<i>De uitwerking van de openbare verlichting moet nog plaatsvinden. Het betreft een nadere uitwerking en een inrichtingsaspect binnen de kaders (bestemming 'Verkeer') van het ontwerp inpassingsplan. Een uitwerking van dergelijke inrichtingsaspecten valt buiten de strekking van het inpassingsplan.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	7. Naast het aanpassen van de op- en afrit van de rotonde aan de zuidzijde, vinden er geen verdere aanpassingen plaats aan de rotonde. Ondanks dat de verschillende organisaties hebben aangegeven de inpassing van de rotonde onduidelijk is en hierdoor onveilig. De huidige inpassing van de rotonde is niet volgens de CROW richtlijnen. Mogelijk dat de aansluitende wegen aangepast worden. Reclamant verwijst hiervoor naar een inpassingsvoorbeeld in CROW 126, hfd. 4.2, figuur 7.

Reactie provincie	<i>De vorm van de rotonde wijkt af van de standaard rotonde vanwege het feit dat niet 4 toeleidende wegen, maar slechts drie wegen aansluiten op de rotonde. Omwille van een zo compact mogelijk inpassing sluiten de toeleidende wegen daarom ook niet allemaal haaks aan. Dat is ook niet bezwaarlijk, aangezien het snelheid reducerend effect van de rotonde gehandhaafd blijft omdat verkeer altijd af moet remmen vanwege de voorrangssituatie op de rotonde.</i> <i>Enige uitzondering vormt de vrije rechtsaf strook komende vanaf de richting Gorssel richting Zutphen. Deze is aangebracht om de capaciteit op de rotonde niet te frustreren. De doorstroming wordt hiermee gewaarborgd en voorkomt onnodige rem- en optrekbewegingen.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	8. Reclamant heeft in de beschikbaar gestelde bronnen geen argumenten kunnen vinden die onderbouwen dat de snelheid van de hoofdrijbaan niet verlaagd kan worden naar 50km/h. Bij andere trajectdelen van de N348 is bewust gekozen om de snelheid te verlagen. Voordelen van het verlagen van de snelheid: • Verlaging geluidsbelasting en trillingsbelasting. • Verbetering verkeersveiligheid. • Verbetering veiligheid van direct omwonenden. • Vermindering gezondheidsbedreigende stoffen. Als de snelheidsverlaging niet doorgevoerd kan worden, ziet reclamant geen aanleiding om de rest van het IP als serieuze optie te behandelen. Er wordt immers niet voldaan aan de gestelde uitgangspunten zoals omschreven in hfd. 2.2.1.
Reactie provincie	<i>De N348 is volgens het principe van Duurzaam Veilig gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. Duurzaam Veilig is een landelijk toegepast principe met het als doel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het streven hierbij is om vorm, functie en gebruik op elkaar af te stemmen. Voor de weggebruiker dienen de wegen eenduidig en herkenbaar zijn. Bij de indeling van het wegennet worden drie categorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Met het consequent en herkenbaar toepassen van de wegcategorieën wordt een sterke verbetering van de verkeersveiligheid verwacht. Hiermee wordt beoogd dat (doorgaand) gemotoriseerd verkeer op stroomwegen of gebiedsontsluitingswegen rijdt, en niet op erftoegangswegen met een maximum snelheid van 60 km/u.</i> <i>De N348 is de economische verbindingssas in de Stedendriehoek tussen Deventer en Zutphen en ligt buiten de bebouwde kom. Hierbij past een snelheidslimiet van 80 km/u. De functie van deze weg is het faciliteren van (doorgaand) gemotoriseerd verkeer tussen dorpen en steden, specifiek tussen Zutphen en Deventer/A1. Ondanks dat er diverse woningen direct ontsluiten op de N348 is er geen sprake van een erfontsluitingsweg. De verkeersfunctie is namelijk dominant en dat is ook te zien aan het intensieve gebruik van de weg. De N348 maakt onderdeel uit van het kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer én van het snelnet Openbaar Vervoer waarbij de doorstroming een belangrijk aspect is.</i> <i>Van oudsher is de N348 de doorgaande hoofdweg tussen Zutphen en Deventer, de wegbreedte is hier dan ook op afgestemd. Dat moet ook wel, om twee tegemoet rijdende vrachtauto's elkaar met normale snelheid te laten passeren. De hoofdrijbaan is voorzien van</i>

	<i>landelijk geldende markering (dubbele asstreep, onderbroken kantmarkering, voorrangsmarkering etc.) en heeft een vrijliggend fietspad, passend bij de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg.</i> <i>Met de voorgestelde maatregelen wordt wel aan de gestelde eisen voldaan zoals gesteld in paragraaf 2.2 van de plantoelichting van het inpassingsplan, te weten het bevorderen /verbeteren van:</i> - <i>verkeersveiligheid (minder inritten op de hoofdrijbaan, voorkomen en verminderen van conflicten nabij Scheuterdijk, aanbrengen middengeleider, aanleg parallelweg);</i> - <i>oversteekbaarheid (aanbrengen middengeleider) en</i> - <i>leefbaarheid (aanleg parallelweg).</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	9. Het IP houdt onvoldoende rekening met voetgangers. Door het samenvoegen van alle weggebruikers, zal de veiligheid van de voetgangers sterk afnemen. Relamant ziet graag een verbetering door het parallelweg traject tussen de rotonde en kruising Jodendijk/Scheuterdijk in te richten als een fietsstraat. Hierdoor wordt duidelijk dat gemotoriseerd verkeer te gast is op weggedeelte. Ook zou een snelheid van 30km/h gepast zijn. De borden met snelheidszone voor de parallelweg bij de aansluiting naar de hoofdrijbaan worden geplaatst nadat de (brom)fietsers toegang krijgen tot de parallelweg. Hierdoor ontstaat een ongewenste situatie.
Reactie provincie	<i>De parallelweg wordt aangeduid en ingericht als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Hier bij geldt een landelijk vastgelegde maximum snelheid van 60 km/u (behorende bij verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom). Een maximum snelheid van 30 km/u wordt alleen toegepast bij woonstraten binnen de bebouwde kom. Daar is hier geen sprake van. Dit zelfde geldt voor het fietsstraat concept. Wel is de parallelweg zo ingericht dat uit de vormgeving blijkt dat de het fietsverkeer dominant is en het autoverkeer als het ware wordt gedwongen zijn snelheid aan te passen. De inrichting laat namelijk brede rode fietsstroken zien en een smalle rijloper voor het autoverkeer. Dit autoverkeer wordt gedwongen in het midden te rijden en alleen wanneer tegenliggers verschijnen via de rode fietsstroken uit te wijken en achter de fietsers te blijven rijden totdat de volgende kruising is bereikt.</i> <i>De bebording wordt altijd iets verder van de kruising geplaatst, zodat inrijdende motorvoertuigen voldoende zicht en tijd krijgen om de bebording waar te nemen.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	10. Het IP laat een beperkte verbetering zien van de kruising Scheuterdijk en het fietspad. Om de verkeerssituatie overzichtelijker te maken, stelt reclamant voor om de begroeiing aan de rechterkant weg te halen. Het is onduidelijk hoe de toekomstige voorrangregeling er uit komt te zien. Het ontwerp laat hierover geen details zien. Reclamant vindt het bijzonder dat de aanleiding voor de reconstructie in het IP erg summier is.

Reactie provincie	<i>De kruising Scheuterdijk – parallelweg wordt uitgevoerd als een inritconstructie met toepassing van inritblokken. Hierdoor dienen motorvoertuigen zowel uit de Scheuterdijk, alsook vanaf de parallelweg, stapvoets te rijden ten gunste van de (brom)fietzers op de route Eefde – Gorssel (vice versa). Bovendien wordt de aansluiting iets verschoven en wordt een deel van de begroeiing (in de zichthoek) richting Gorssel verwijderd.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	11. Reclamant constateert dat de gebruikte verkeersgegevens in het akoestisch onderzoek van 20-11-2015 niet corresponderen met de gestelde verkeersintensiteit zoals omschreven in hfd. 11 van het IP. Het akoestisch onderzoek hanteert een intensiteit van 12525 voertuigen in 2016. Het IP spreekt van 14.000 tot 15.000 per etmaal. In een verklaring in de Stentor op 16-11-2011 spreekt de provincie over 20.000 auto's per dag. Dit zijn significante verschillen die grote gevolgen kunnen hebben voor de resultaten uit het akoestisch onderzoek. Ook is er alleen gekeken of het ontwerp IP zorgt voor een stijging van de geluidsbelasting. Er is niet gekeken of een herontwerp mogelijk is waardoor de geluidsbelasting afneemt. Reclamant stelt verder dat er genoeg mogelijkheden zijn om de geluidsbelasting te verlagen naar maximaal 50 km/u. Reclamant verzoekt om een vernieuwd akoestisch onderzoek van een nieuwe onafhankelijke onderzoekspartij die zich baseert op de juiste gegevens.
Reactie provincie	<i>De genoemde 14.000 – 15.000 motorvoertuigen per etmaal zijn gemiddelde intensiteiten op een werkdag. Voor geluidberekeningen wordt in navolging van het Reken- en meetvoorschrift 2012 gebruik gemaakt van weekdagintensiteiten. Hierbij worden de weekenden in de berekeningen van de gemiddelde intensiteiten betrokken. Dat verklaart waarom deze intensiteiten lager zijn.</i> <i>De verkeersintensiteiten die in oudere onderzoeken gehanteerd zijn, waren gebaseerd op metingen die voor de economische crisis uitgevoerd waren. Deze lagen toen hoger. Bovendien is destijds met een hogere groeioprognose rekening gehouden. Op basis van de huidige ontwikkeling wordt nu een realistische waarde van 1% groei per jaar gehanteerd en is een recent peiljaar als basis genomen (2014).</i> <i>Het akoestisch onderzoek geeft aan dat de toenames van geluid op de woningen beperkt zijn. De toetsing wijst uit dat de wettelijke grens van een toename van 1,5 dB niet wordt overschreden bij woningen met een geluidbelasting van meer dan 48 dB. Derhalve is het treffen van maatregelen niet verplicht.</i> <i>De opmerking van reclamant met betrekking tot de snelheidsverlaging is onder punt 8 van deze zienswijze reeds toegelicht.</i> <i>Het akoestisch onderzoek voldoet aan de eisen die de Wet hieraan stelt en is samengesteld op basis van realistische uitgangspunten.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	12. Als de beoogde plannen worden uitgevoerd, zal dit een negatieve invloed hebben op de waarde van de woning van reclamant.

	Reclamant stelt de provincie aansprakelijk voor de negatieve financiële aspecten die voortvloeien uit dit plan.
Reactie provincie	<i>Eventuele waardeverminderende aspecten van de overblijvende eigendommen van de eigenaren, worden in het kader van de minnelijke grondverwerving nader in beeld gebracht door middel van een taxatie. Dit als onderdeel van de volledige schadeloosstelling bij verwerving van het noodzakelijk ruimtebeslag.</i> <i>Los daarvan staat het belanghebbenden vrij om op grond van artikel 6.1 van de Wro een verzoek om planschadevergoeding in te dienen, nadat het inpassingsplan onherroepelijk geworden is.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	13. Zoals aangeven wordt het schrijven van een bezwaarschrift ernstig bemoeilijkt zo niet onmogelijk gemaakt. Reclamant wenst dan ook het recht te behouden om ook na de gestelde termijn van 18 februari 2016 aanvullingen in te dienen op deze zienswijze. Reclamant wenst een schriftelijke reactie te ontvangen waarin puntsgewijs de zienswijze wordt behandeld. Reclamant verzoekt nogmaals om het beschikbaar stellen van alle informatie, rapportages, onderzoeken, notulen en andere documenten die zijn gebruikt om te komen tot het huidige IP. Reclamant wenst schriftelijk te worden geïnformeerd als er in de toekomst aanvullende informatie over de reconstructie beschikbaar komt.
Reactie provincie	<i>Reclamant heeft, op verzoek, alle beschikbare schriftelijke informatie ontvangen, inclusief een beschrijving van het gevolgde proces. In deze nota van zienswijze zijn de punten puntsgewijs beantwoord.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>

2.9 Reclamant 9

Zienswijze	Reclamant maakt zich zorgen over de verkeerssituatie die zal ontstaan na de aanpassingen. Ter informatie geeft reclamant aan dat het huidige inhaalverbod dagelijks tientallen malen wordt overtreden.
Reactie provincie	<i>De provincie heeft een inhaalverbod aangebracht welke mogelijk incidenteel genegeerd wordt. Het inhaalverbod geldt hier voor alle motorvoertuigen, met uitzondering van landbouwvoertuigen. Hierdoor is de belijning ook onderbroken.</i> <i>Op het gedeelte tussen de Jodendijk en de rotonde zal een permanent inhaalverbod voor al het verkeer gaan gelden. Bovendien zorgt de fysieke middengeleider bij de Jodendijk ook voor een zogenaamd dwangpunt waardoor inhalen vrijwel onmogelijk wordt.</i> <i>Handhaving van het inhaalverbod valt bovendien buiten de strekking van het inpassingsplan, en valt onder de verantwoordelijkheid van de politie en het verkeershandhavingsteam (VHT) van het Openbaar Ministerie.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>

Zienswijze	Reclamant vindt het zeer ongewenst dat het vrijliggende fietspad een gecombineerde weg wordt. Reclamant sluit zich aan bij de ingediende zienswijze van de Dorpsraad Eefde waarin een alternatief plan wordt voorgesteld.
Reactie provincie	<i>De parallelweg zal inderdaad gebruikt worden door zowel bestemmingsverkeer alsook door (brom)fietsers. Dit sluit aan bij de nieuwe verkeerssituatie binnen Eefde en op de Scheuterdijk, waar ook sprake is van gemengd gebruik.</i> <i>Het alternatieve plan van de dorpsraad voorziet niet in een parallelweg, waardoor het knelpunt van zogenaamde 'afslag ongevallen' tussen het gemotoriseerde verkeer vanaf de hoofdrijbaan en het fietspad blijft bestaan.</i> <i>Voor een nadere beantwoording van het alternatieve plan van de Dorpsraad wordt verwezen naar de beantwoording in paragraaf 2.11 van deze nota.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	Door de beoogde maatregelen van de provincie zal de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid nog onveiliger worden voor de aanwonenden. Reden is dat het verkeer geen rekening hoeft te houden met afslaand verkeer en daarmee onverminderd vaart zal houden tot voor de rotonde. De provincie gaat voorbij aan de vele erfontsluitingen op dit deel van de Zutphenseweg.
Reactie provincie	<i>Genoemde punten dragen bij aan de doelstelling voor het verbeteren van de doorstroming. Er blijft wel sprake van afslaand verkeer, aangezien enkele erven aan de westzijde nog aangesloten blijven op de hoofdrijbaan. Met invoering van de middengeleider bij de Jodendijk zal echter de aandacht gevestigd worden op de verkeerssituatie en als inleiding beschouwd kunnen worden van de rotonde. Hierdoor zal het verkeer meer geattendeerd worden op de omgeving.</i> <i>De opmerking van reclamant dat de beoogde maatregelen de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid nog onveiliger maakt wordt dan ook niet onderschreven.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	Reclamant pleit voor het invoeren van een handhaafbare snelheidsbeperking van bij voorkeur 50km per uur, vanaf de fietseroversteek nabij de Jodendijk. Reclamant vergelijkt deze snelheidsverlaging met diverse voorbeelden in de omgeving. Het afsluiten van beide zijwegen kan daarmee voorkomen worden. Ook na het aanbrengen van de fietseroversteek ter hoogte van de Jodendijk is er de keuze om links- of rechtsaf te gaan. Eefdenaren aan de Jodendijk hoeven dan niet kilometers om te rijden om naar de bakker of supermarkt te gaan.
Reactie provincie	<i>Een snelheidsbeperking van 50 km/u voor en na de rotonde past niet bij de verkeersfunctie (gebiedsontsluitingsweg) van de N348. Deze route vormt de (economische) verbindingssas in de Stedendriehoek tussen Deventer en Zutphen en ligt buiten de bebouwde kom. Daarbij past een maximum snelheid van 80 km/u. De weg is aangewezen om grote hoeveelheden verkeer te faciliteren. Het significant verlagen van de snelheid op deze belangrijke verbindingsweg leidt tot ongewenst (sluip)verkeer via</i>

	<i>plattelandswegen (parallel aan de N348). Ook is de N348 onderdeel van een kwaliteitsnetwerk goederenvervoer en openbaar vervoer, en daarmee gehouden aan gewenste en maximale rijtijden.</i> <i>Bovendien is een snelheidsbeperking van 50 km/u uitsluitend bedoeld voor wegen binnen de bebouwde kom. Zoals genoemd is daar in deze situatie geen sprake van.</i> <i>Het is tevens niet wenselijk en niet noodzakelijk om de N348 binnen de bebouwde kom te leggen. Er staan weliswaar woningen langs de Zutphenseweg, maar van een doorlopende bebouwde kom is geen sprake. Enerzijds voldoet het traject tussen de Jodendijk en de rotonde niet aan de vereiste minimale komlengte (op basis van de doorgaande N348). Anderzijds is de situatie niet vergelijken met de komaanduiding zoals bij Empe of Gorssel. Op dat laatste traject is namelijk sprake van een dorpskern met grootschaligere woningbouw. De bocht bij Empe is onlangs ingericht en aangeduid als bebouwde kom, omdat hier door de hoge snelheid in de afgelopen jaren ca. 70 ongevallen hebben plaatsgevonden, voornamelijk het 'uit de bocht vliegen' van motorvoertuigen. Daar is hier geen sprake van.</i> <i>Het toch gedeeltelijk open laten van afslagbewegingen van en naar de Jodendijk leidt verder tot verwarring en onduidelijkheid en lokt ongewenst verkeersgedrag uit. Automobilisten zien toch een doorsteek en zullen via de verkeerde kant van de middengeleider de Jodendijk of de N348 willen bereiken. Dit zorgt voor onveilige situaties.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	Het verwijderen van de bushalte is ongewenst. Reclamant verzoekt om meer aandacht voor mensen die afhankelijk zijn van het openbaarvervoer.
Reactie provincie	<i>De bushalte Scheuterdijk wordt niet opgeheven maar verplaatst (circa 300 meter) en samengevoegd met de halte Eefde (overweg NS). De bushalte Scheuterdijk bevindt zich in de huidige situatie op het wegvak buiten de bebouwde kom. De snelheid van het autoverkeer is hier hoger dan binnen de bebouwde kom van Eefde. Een belangrijke reden voor het verplaatsen van de bushalte is dat deze de oorzaak is van kop-staart aanrijdingen als gevolg van afremmende en weggrijpende bussen vanaf de halte. Ook het lopen in de berm langs de N348 is vanuit verkeersveiligheid ongewenst, evenals het ter plaatse van de bushalte oversteken van de weg. Daarnaast bevindt de bushalte zich in het buitengebied van Eefde met een lage woondichtheid. Het gebruik van de halte is hierdoor laag vergeleken met het gebruik in de bebouwde kom van Eefde. Door het verplaatsen (en samenvoegen) van de bushalte naar het wegvak binnen de bebouwde kom van Eefde ontstaat er een veiligere situatie en betere spreiding van de bushalten.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	Het is zonde en onnodig om de oude en gezonde eiken die de groene entree van Eefde vormen, te kappen.
Reactie provincie	<i>Het kappen van bomen is geen doel op zich, maar vloeit voort uit de wens om te voldoen aan de ontwerprichtlijnen om geen obstakels in de zogenaamde obstakelvrije zone te hebben. Dit is een ruimte van</i>

	circa 4,5 meter langs de rijbaan, waarin in principe geen botsonvriendelijke obstakels mogen staan. Bomen zijn in dit kader aan te merken als botsonvriendelijke objecten. Indien een motorvoertuig tegen een boom rijdt, is de afloop namelijk vaak fataal of leidt tot zeer ernstig letsel bij de inzittenden. Ter voorkoming van dit soort ernstige aanrijdingen is de provincie voornemens om deze bomen te kappen. Het verwijderen van de bomen draagt bovendien bij aan het verbeteren van de zichtbaarheid van de inritten. De provincie Gelderland heeft enkele zienswijzen ontvangen op het inpassingsplan N348 Jodendijk-Scheuterdijk waarin gepleit is voor het behoud van deze bomen. Dit is voor de provincie aanleiding om de noodzaak van de kap van deze bomen te heroverwegen. Na overleg met omwonenden heeft de provincie besloten om een aantal bomen te laten staan.
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	Reclamant verzoekt om een snelheidsbeperking naar 50km per uur voor de 300m tussen de rotonde en de Jodendijk. Ook een fysieke rijbaanscheiding zal de veiligheid bevorderen. Het niet afsluiten van de zijwegen bevordert de oversteekbaarheid.
Reactie provincie	<i>Verwezen wordt naar de beantwoording van het vierde onderdeel van deze zienswijze.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>

2.10 Reclamant 10

Zienswijze	Na de realisering van de rondweg Eefde worden nu 'no regret' maatregelen genomen met als doel het bevorderen van de doorstroming en het verbeteren van de veiligheid en oversteekbaarheid. Reclamant is van mening dat de plannen voornamelijk aandacht besteden aan de doorstroming en de veiligheid van het gemotoriseerde verkeer op de N348. Aandacht voor de omwonenden en hun veiligheid ontbreekt. Positief is dat er een middenberm komt bij de Jodendijk om het oversteken te verbeteren en dat er een aanpassing komt waardoor het beperkte uitzicht van de Scheuterdijk wordt opgeheven. Nadelen volgens reclamant zijn: 1. Het kappen van alle eiken van de rotonde tot voorbij de Jodendijk. Reden hiervoor zou zijn dat langs een 80 km/u weg geen bomen mogen staan?! Dit is geen No-regret maatregel. Als de bomen gekapt worden duurt het meer dan 100 jaar voordat we weer monumentaal groen terug hebben.
Reactie provincie	<i>Het kappen van de bomen is geen doel op zich, maar leidt tot een veiligere wegomgeving. De bomen staan namelijk in de zogenaamde obstakelvrije. Dit is een ruimte van circa 4,5 meter, waarin in principe geen botsonvriendelijke obstakels mogen staan. Bomen zijn in dit kader aan te merken als botsonvriendelijke objecten.</i> <i>Aanrijdingen van motorvoertuigen met bomen leiden namelijk altijd</i>

	<i>tot zeer ernstige letsels of met fatale gevolgen. Ook leiden bomen tot een zicht belemmering voor de inritten van aangrenzende percelen.</i> <i>De provincie Gelderland heeft enkele zienswijzen ontvangen op het inpassingsplan N348 Jodendijk-Scheuterdijk waarin gepleit is voor het behoud van bomen langs de weg. Dit is voor de provincie aanleiding om de noodzaak van de kap van de bomen heroverwegen, met als doel het kappen van de bomen tot een minimum te beperken en een aantal bomen in stand te houden.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	2. Er wordt alleen gekeken naar de veiligheid van automobilisten die teveel risico lopen om van de weg te raken. Er wordt geen rekening gehouden met aanwonenden (m.n. aan de westkant van de Zutphenseweg) die langs de weg moeten lopen om bij de middenberm te komen. Lopen achter de bomen geeft dan een veiliger gevoel.
Reactie provincie	<i>In principe is de berm naast de provinciale weg buiten de bebouwde kom niet bedoeld om te lopen/wandelen. Zoals genoemd zal de provincie de kap van bomen heroverwegen, met als doel het kappen van de bomen tot een minimum te beperken en een aantal bomen in stand te houden.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan. Wel zal de provincie de kap van de bomen heroverwegen, met als doel het kappen van de bomen tot een minimum te beperken en een aantal bomen in stand te houden.</i>
Zienswijze	3. De parallelweg die aan de oostzijde aangelegd wordt, moet door auto's en fietsers gedeeld worden. Op dit traject fietsen veel scholieren. Wanneer ze op dit stuk samen rijden met (vracht)auto's wordt het onveiliger.
Reactie provincie	<i>De grootste verkeersveiligheidswinst van de aanleg van de parallelweg is het voorkomen van de 'afslagongevallen' waarbij gemotoriseerd verkeer vanaf de hoofdrijbaan, de (brom)fietsers over het hoofd ziet en aanrijdt. Door het toepassen van een gemengd profiel met brede rode fietsstroken is de (brom) fietsers veel beter zichtbaar voor de automobilisten. Deze rijdt immers in het zichtveld. Door de smalle rijloper voor het gemotoriseerde verkeer, zal de snelheid van de motorvoertuigen lager zijn en dus veiliger.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	4. Aan de zuidkant van de rotonde moeten de fietsers oversteken naar de andere kant van de weg. Dit wordt een gevaarlijk punt omdat het te dicht bij de rotonde ligt waar auto's met grote snelheid vanaf de rondweg naar Eefde kunnen afslaan.
Reactie provincie	<i>Fietsoversteken liggen in de regel altijd dicht bij de rotondes, omdat hier de snelheid van op- en afrijdend gemotoriseerd verkeer lager is. Bovendien verwachten automobilisten juist bij rotondes overstekende fietsers, waardoor het attentieniveau hoger is. Ook zorgt een rotonde door de vorm al voor een snelheid reducerend effect vanwege de uitbuiging van de rijbeweging in combinatie met de middengeleider.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke</i>

	<i>aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	5. Blijkbaar is het onbespreekbaar om op dit tracé met vele aanwonenden en uitritten de snelheid te verlagen naar 60 km per uur, waarmee ook de bomen gespaard kunnen worden.
Reactie provincie	<i>De N348 is volgens het principe van Duurzaam Veilig gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. Duurzaam Veilig is een landelijk toegepast principe met het als doel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het streven hierbij is om vorm, functie en gebruik op elkaar af te stemmen. Voor de weggebruiker dienen de wegen eenduidig en herkenbaar zijn. Bij de indeling van het wegennet worden drie categorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Met het consequent en herkenbaar toepassen van de wegcategorieën wordt een sterke verbetering van de verkeersveiligheid verwacht. Hiermee wordt beoogd dat (doorgaand) gemotoriseerd verkeer op stroomwegen of gebiedsontsluitingswegen rijdt, en niet op erftoegangswegen met een maximum snelheid van 60 km/u.</i> <i>De N348 is de economische verbindingssas in de Stedendriehoek tussen Deventer en Zutphen en ligt buiten de bebouwde kom. Hierbij past een snelheidslimiet van 80 km/u. De functie van deze weg is het faciliteren van (doorgaand) gemotoriseerd verkeer tussen dorpen en steden, specifiek tussen Zutphen en Deventer/A1. Ondanks dat er diverse woningen direct ontsluiten op de N348 is er geen sprake van een erfontsluitingsweg. De verkeersfunctie is namelijk dominant en dat is ook te zien aan het intensieve gebruik van de weg. De N348 maakt onderdeel uit van het kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer én van het snelnet Openbaar Vervoer waarbij de doorstroming een belangrijk aspect is.</i> <i>Van oudsher is de N348 de doorgaande hoofdweg tussen Zutphen en Deventer, de wegbreedte is hier dan ook op afgestemd. Dat moet ook wel, om twee tegemoet rijdende vrachtauto's elkaar met normale snelheid te laten passeren. De hoofdrijbaan is voorzien van landelijk geldende markering (dubbele asstreep, onderbroken kantmarkering, voorrangsmarkering etc.) en heeft een vrijliggend fietspad, passend bij de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg.</i> <i>Gezien bovenstaande motivering is een maximum snelheid van 60 km/u dus inderdaad niet aan de orde.</i> <i>De provincie Gelderland heeft bovendien enkele zienswijzen ontvangen op het inpassingsplan N348 Jodendijk-Scheuterdijk waarin gepleit is voor het behoud van bomen. Dit is voor de provincie aanleiding om de noodzaak van de kap van de bomen heroverwegen, met als doel het kappen van de bomen tot een minimum te beperken en een aantal bomen in stand te houden.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>

2.11 Reclamant 11 – Dorpsraad Eefde

Zienswijze	De Dorpsraad is van mening dat de provincie de problematiek op de N348 opdeelt naar kleine deelissues, deze oplost waardoor er beperkte weerstand ontstaat. Het grote probleem wordt echter niet aangepakt. Ook nu worden onder het mom van veiligheid twee zijwegen afgesloten en een parallelstructuur aangelegd waarbij een huidige
-------------------	--

	veilige fietsvoorziening enorm achteruit gaat. De kern van het probleem is dat de erfontsluitingsweg wordt gebruikt als gebiedsontsluiting voor Zutphen/De Mars. Door alle beoogde maatregelen ontstaat een snelle ontsluiting van Zutphen naar de A1 die voor de vele aanwonenden ongewenst is. De plannen zijn diverse malen aangepast en van de geschetste 'fietsstraat' is inmiddels geen sprake meer. De provincie ziet de provinciale weg uitsluitend als vervoersader en niet als woonstraat. Echter langs de N348 wonen tientallen gezinnen die graag in een leefbare situatie blijven wonen en zeker niet langs een snelweg. Voor de Dorpsraad staat de optimale leefbaarheid voor aanwonenden en de karakteristieke waarde van de Groene Entree voorop. Als het uitgangspunt van de Provincie, een snelle doorstroming van verkeer, werkelijk zo belangrijk zou zijn, dan hadden in het verleden andere keuzes gemaakt moeten worden bij reconstructies en omleggingen, zodat de N348 niet dwars door alle aanliggende woonpercelen gaat. De Dorpsraad haalt als voorbeeld de inbedding van de N348 in Overijssel aan, die daar veel beter is uitgevoerd.
Reactie provincie	<i>Dit project kent een lange geschiedenis. Ter verbetering van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op de N348 tussen Eefde en de A1 zijn de afgelopen tien jaar diverse studies en onderzoeken opgesteld. Deze zijn gecommuniceerd met de omwonenden en de gemeente Lochem. In paragraaf 1.2 van de plantoelichting van het voorliggende inpassingsplan zijn deze uitgebreid beschreven.</i> <i>Naar aanleiding van het besluit van Provinciale Staten om geen invulling te geven aan een lange termijnoplossing voor het tracé tussen Eefde en de A1, is de planvoorbereiding voor de reconstructie van het kruispunt Jodendijk-Scheuterdijk opgepakt. In dit kader is in 2010 een studie (verkenning) uitgevoerd waarbij 4 varianten voor de kruising Jodendijk-Scheuterdijk zijn onderzocht.</i> <i>Bij de eerste variant krijgt zowel de Jodendijk als de Scheuterdijk een haakse aansluiting op de N348. Variant 2 heeft een middengeleider van drie meter breed, waardoor langzaam verkeer (voetgangers, fietsers en bromfietzers) in twee keer de weg kan oversteken, waarbij gemotoriseerd verkeer alleen rechts af kan slaan naar de Scheuterdijk of naar de Jodendijk.</i> <i>Bij variant 3 komt er een middengeleider van drie meter breed op de N348. Hierbij wordt de Jodendijk afgesloten voor het gemotoriseerd verkeer. De Scheuterdijk buigt af en gaat via een parallelweg over het bestaande fietspad naar de rotonde. Variant 4 gaat uit van een parallelweg aan beide zijden van de N348.</i> <i>In overleg met de gemeente Lochem is besloten tot de aanleg van een eenzijdige parallelweg én de afsluiting van de Jodendijk als voorkeursoplossing (variant 3). Deze variant vormt de basis voor het voorliggende inpassingsplan.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	Kernpunten: 1. De parallelstructuur lost niets op voor de aanwonenden (erfontsluitingen), sterker nog het wordt alleen maar onveiliger om vanuit de erven de N348 op te rijden.

	2. De parallelstructuur maakt het fietspad onveiliger, en verhindert dat hier een snelfietspad komt (die plannen worden momenteel in stedendriehoekverband uitgewerkt, maar daar is de provincie kennelijk niet in geïnteresseerd). 3. De provincie zet alles op maximale verkeersdoorstroming, dus moeten nu weer 12 (eeuw-oude) eiken wijken. Een van de kernwaardes van Eefde (nl een groene entree voor het dorp) wordt op deze manier door het toilet gespoeld. Bovendien wordt het voor het gevoel veel onveiliger (aan beide zijden!) om langs de weg te lopen of fietsen, zonder de bescherming van een bomenrij. 4. Openbaar vervoer past kennelijk niet bij de voorgestelde doorstroming, en de bushaltes Scheuterdijk/Berkenbosch worden beide opgeheven, omdat het te gevaarlijk zou zijn. Dit betekent dat OV-gebruikers honderden meters verder moeten lopen. (als compensatie wordt de halte bij het spoor 50 meter (!) verschoven). Goed OV is toch de verantwoordelijkheid van de provincie? 5. In de praktijk blijkt dat het inhaalverbod vanaf de rotonde regelmatig wordt overtreden, hetgeen tot bijzonder gevaarlijke situaties leidt, wanneer mensen vanuit hun erf-oprit de weg op gaan. 6. Een inventarisatie onder alle aanwonenden tussen rotonde en QuatreBras geeft aan dat iedereen een lagere maximum snelheid wenst (60 km/uur). 7. Voorstel om naar voorbeeld van Zutphen en Gorssel, een deel binnen de bebouwde kom te laten vallen (bebouwde kom Eefde uitbreiden tot Jodendijk of tot QuatreBras); ook onlangs gerealiseerd bij Empe op de N345!
Reactie provincie	1. <i>Het doel van dit project is primair om de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en doorstroming te verbeteren. Dit wordt gedaan door een aantal erfontsluitingen op een nieuw aan te leggen parallelweg aan te sluiten én om via een middengeleider het attentieniveau te verhogen.</i> 2. <i>De provincie is zeer geïnteresseerd in het aanleggen van snelfietsroutes. De provincie is daarbij betrokken en zo zijn er in de afgelopen periode een aantal aangelegd. Dit plan zorgt juist voor een verbetering van de fietsveiligheid en bereikbaarheid.</i> 3. <i>De provincie Gelderland heeft enkele zienswijzen ontvangen op het inpassingsplan N348 Jodendijk-Scheuterdijk waarin gepleit is voor het behoud van deze bomen. Dit is voor de provincie aanleiding om de noodzaak van de kap van de bomen heroverwegen, met als doel het kappen van de bomen tot een minimum te beperken en een aantal bomen in stand te houden.</i> 4. <i>De bushalte 'Scheuterdijk' wordt niet opgeheven maar verplaatst (circa 300 meter) en samengevoegd met de halte Eefde (overweg NS). De bushalte Scheuterdijk bevindt zich in de huidige situatie op het wegvak buiten de bebouwde kom. De snelheid van het autoverkeer is hier hoger dan binnen de bebouwde kom van Eefde. Een belangrijke reden voor het verplaatsen van de bushalte is dat deze de oorzaak is van kop-staart aanrijdingen als gevolg van afremmende en weggrijdende bussen vanaf de halte. Ook het lopen in de berm langs de N348 is vanuit verkeersveiligheid ongewenst, evenals het ter plaatse van de bushalte oversteken van de weg. Daarnaast bevindt de bushalte zich in het buitengebied van Eefde met een lage woondichtheid. Het gebruik van de halte is hierdoor laag vergeleken met het gebruik in de bebouwde kom van Eefde. Door het verplaatsen (en samenvoegen) van de bushalte naar het wegvak binnen de bebouwde kom van Eefde ontstaat er een veiligere situatie.</i>

	5. De kruising met de Jodendijk wordt aangepast middels een brede middengeleider, zodat het attentieniveau verhoogd wordt en het inhalen verder voorkomen. Ook wordt overwogen om de as van de weg verder te accentueren zodat inhalen ook ontmoedigd wordt. 6. Het instellen van een maximum snelheid van 60 km/u is niet mogelijk. De N348 is en blijft een gebiedsontsluitingsweg met een belangrijke verkeersfunctie (bovenregionaal karakter) met als belangrijk doel om de (economische) bereikbaarheid van Zutphen in de Stedendriehoek te waarborgen. Een snelheidslimiet van 60 km/u past bij wegen met een beperkte verkeersfunctie, daar is hier geen sprake van. Bovendien is de N348 onderdeel van een kwaliteitsnetwerk goederenvervoer en openbaar vervoer, en daarmee gehouden aan gewenste en maximale rijtijden.. 7. Het is niet wenselijk en niet noodzakelijk om de N348 binnen de bebouwde kom te leggen. Er staan weliswaar woningen langs de Zutphenseweg, maar van een doorlopende bebouwde kom is geen sprake. Enerzijds voldoet het traject tussen de Jodendijk en de rotonde niet aan de vereiste minimale komlengte (op basis van de doorgaande N348). Anderzijds is de situatie niet vergelijken met de komaanduiding zoals bij Empe of Gorssel. Op dat laatste traject is namelijk sprake van een dorpskern met grootschaligere woningbouw. De bocht bij Empe is onlangs ingericht en aangeduid als bebouwde kom, omdat hier door de hoge snelheid in de omdat hier door de hoge snelheid in de afgelopen jaren ca. 70 ongevallen hebben plaatsgevonden, voornamelijk het 'uit de bocht vliegen' van motorvoertuigen. Daar is hier geen sprake van.
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>
Zienswijze	Alternatieve aanpak kruispunt Jodendijk / Scheuterdijk: Dorpsraad Eefde heeft samen met aanwonenden, ondernemers en diverse belangenorganisaties om tafel gezeten om te komen tot een alternatieve oplossing voor het huidige onveilige kruispunt Jodendijk/Scheuterdijk. Gezocht is naar een goed onderbouwd en gedragen alternatief dat aantoonbaar beter is. Concrete doelen waar naar is gezocht waren: - veiliger voor alle gebruikers; - betere oversteekbaarheid voor aanwonenden; - de huidige bushaltes blijven behouden; - geen onnodig asfalt; - minimale impact op gebruik van particuliere grond en landbouwareaal; - géén aanslag plegen op onze monumentale eiken veilig gevoel voor wandelaars / postbestellers die langs de weg lopen/fietsen achter de bomenrij; - verbeteren bereikbaarheid voor ondernemers en woningen; - behouden veilige vrijliggende fietsverbinding voor toekomstige fietssnelweg. Bovenstaande doelen worden in dit alternatief allemaal bereikt en is het vele malen goedkoper.
Reactie provincie	<i>De genoemde doelen komen niet geheel overeen met de doelen voor het plan N348 Jodendijk-Scheuterdijk. De provincie neemt aan dat bovenstaande punten uitgangspunt vormen voor de onderstaande schets van Arcadis.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>

Zienswijze	Professionele uitwerking door Arcadis Het alternatief dat uit dit overleg is gekomen, is vervolgens voorgelegd aan de verkeerskundigen van Arcadis. Zij hebben dit vertaald naar een gedetailleerde schets, deze treft u aan in de bijlage bij deze zienswijze + een toelichtend document. De Dorpsraad vertrouwt erop dat deze alternatieve optie serieus bekeken wordt. De alternatieve optie levert het juiste resultaat op, bespaart overheidsfinanciën, en laten omwonenden volwaardig mee tellen. Wenselijk voor de Dorpsraad is dat er een aanpassing kruispunt Scheuterdijk komt, zoals bijgeleverd, dat de maximum snelheid over het Eefdense deel vanaf rotonde richting Deventer teruggebracht wordt naar 60 km per uur, dat het groene karakter behouden blijft met de monumentale eiken en het OV goed bereikbaar. Dit betekent dat gerespecteerd wordt dat tientallen gezinnen, die langs de N348 wonen, een beter leefklimaat gaan ervaren, met minder gevaar, minder uitstoot van schadelijke stoffen en minder lawaai. Per saldo zal dat ook een betere doorstroming op dit gesegmenteerde traject bewerkstelligen.
Reactie provincie	<i>De N348 is volgens het principe van Duurzaam Veilig gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. Duurzaam Veilig is een landelijk toegepast principe met het als doel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het streven hierbij is om vorm, functie en gebruik op elkaar af te stemmen. Voor de weggebruiker dienen de wegen eenduidig en herkenbaar zijn. Bij de indeling van het wegennet worden drie categorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Met het consequent en herkenbaar toepassen van de wegcategorieën wordt een sterke verbetering van de verkeersveiligheid verwacht. Hiermee wordt beoogd dat (doorgaand) gemotoriseerd verkeer op stroomwegen of gebiedsontsluitingswegen rijdt, en niet op erftoegangswegen met een maximum snelheid van 60 km/u.</i> <i>De N348 is de economische verbindingssas in de Stedendriehoek tussen Deventer en Zutphen en ligt buiten de bebouwde kom. Hierbij past een snelheidslimiet van 80 km/u. De functie van deze weg is het faciliteren van (doorgaand) gemotoriseerd verkeer tussen dorpen en steden, specifiek tussen Zutphen en Deventer/A1. Ondanks dat er diverse woningen direct ontsluiten op de N348 is er geen sprake van een erfontsluitingsweg. De verkeersfunctie is namelijk dominant en dat is ook te zien aan het intensieve gebruik van de weg. De N348 maakt onderdeel uit van het kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer én van het snelnet Openbaar Vervoer waarbij de doorstroming een belangrijk aspect is.</i> <i>Van oudsher is de N348 de doorgaande hoofdweg tussen Zutphen en Deventer, de wegbreedte is hier dan ook op afgestemd. Dat moet ook wel, om twee tegemoet rijdende vrachtauto's elkaar met normale snelheid te laten passeren. De hoofdrijbaan is voorzien van landelijk geldende markering (dubbele asstreep, onderbroken kantmarkering, voorrangsmarkering etc.) en heeft een vrijliggend fietspad, passend bij de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg.</i> <i>De door reclamant bijgevoegde variant van Arcadis gaat uit van een volwaardige kruising op de Scheuterdijk zonder parallelweg. Deze variant lijkt sterk op 'variant 2' als onderdeel van de reeds genoemde verkenning N348 Jodendijk-Scheuterdijk. Deze variant lost niet alle knelpunten op.</i>

	<i>De gemeenteraad van Lochem heeft in overleg met de provincie bovendien haar voorkeur uitgesproken voor variant 3 uit de bovengenoemde studie, die tevens de basis vormt voor het voorliggende inpassingsplan.</i> <i>Het afwaarderen van de N348 staat ook een goede bereikbaarheid voor het openbaar vervoer in de weg. Het openbaar vervoer heeft immers te maken met een dienstregeling welke gebaat is bij een consistente en vloeiende verkeersafwikkeling.</i>
Conclusie	<i>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het inpassingsplan.</i>

3 AANPASSINGEN ONTWERP INPASSINGSPLAN

3.1 Wijzigingen als gevolg van ingediende zienswijzen

Naar aanleiding van de onderwerpen die door de verschillende reclamanten in hun zienswijzen naar voren zijn gebracht is het ontwerp inpassingsplan inhoudelijk niet aangepast. Wel is het ontwerp inpassingsplan ambtshalve aangepast, zie onder paragraaf 3.2.

Bij de detaillering ten behoeve van de uitvoering zal een nadere beschouwing plaatsvinden van de bomen in de berm van de weg, met als doel het kappen van bomen tot een minimum te beperken en een aantal bomen in stand te houden.

3.2 Ambtshalve wijzigingen

3.2.1 Verbeelding

Vergroting wijzigingsgebied nr. 1

Voor het perceel aan de Zutphenseweg 51 is in het ontwerp inpassingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen met als doel de gronden te kunnen wijzigen naar een woon- en/of bedrijfsbestemming. Reden voor het opnemen van deze wijzigingsbevoegdheid, aangeduid met 'wetgevingszone – wijzigingsgebied 1', heeft te maken met de beoogde sloop van de woning op het perceel ten behoeve van de herstructurering van de weg, maar tegelijkertijd de wens om het perceel opnieuw herin te richten. De grens van het wijzigingsgebied in het ontwerp inpassingsplan is daarbij afgestemd op de bestemmingsgrenzen uit het bestemmingsplan 'Buitengebied Lochem 2010'.

Gebleken is echter dat deze bestemmingsgrenzen niet geheel overeenkomen met de eigendomsgrenzen van dit perceel. Het betreffende perceel is in werkelijkheid groter. Dit is in het vast te stellen inpassingsplan met elkaar in overeenstemming gebracht.

Archeologisch onderzoek

Op basis van de resultaten en conclusies van een nader uitgevoerd archeologisch onderzoek¹ is de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 7' geschrapt en is de begrenzing van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 5' aangepast.

Gebiedsaanduiding reconstructiewetzone

De gebiedsaanduiding 'reconstructiewetzone – verwevingsgebied' is geschrapt omdat deze aanduiding betrekking heeft op intensieve veehouderijen en deze binnen het plangebied niet voorkomen.

3.2.2 Regels

Schrappen artikel 6 'Waarde – Archeologie 7'

Op basis van de resultaten en conclusies van het reeds genoemde uitgevoerde archeologisch onderzoek is artikel 6 'Waarde – Archeologie 7' uit het ontwerp inpassingsplan geschrapt.

¹ *Archeologisch bureauonderzoek en gecombineerd verkennend en karterend booronderzoek kruising N348-Jodendijk-Scheuterdijk te Eefde in de gemeente Lochem, Econsultancy (d.d. 26 augustus 2016)*

Schrappen van artikel 9.1 Reconstructiewetzones

Artikel 9.1 (Reconstructiewetzones) uit het ontwerp inpassingsplan is geschrapt omdat deze bepaling betrekking heeft op regels voor intensieve veehouderijen en deze binnen het plangebied niet voorkomen.

Schrappen van bijlage 2

In bijlage 2 van het ontwerp inpassingsplan zijn nadere bestemmingsregels voor 'Bedrijf' en 'Wonen' geformuleerd die bij de uitwerking van de wijzigingsbevoegdheid ('Wetgevingzone - wijzigingsgebied 1' en 'Wetgevingzone - wijzigingsgebied 2') in acht genomen moeten worden. Bij nader inzien zijn de gestelde voorwaarden in artikel 3.4.1 en 3.4.2 al duidelijk genoeg en is de systematiek met een verwijzing naar een bijlage niet nodig.

Hierop is bijlage 2 'Bestemmingsregels Bedrijf en Wonen' geschrapt, evenals de verwijzingen hiernaar in artikel 3.4.1, onder b, sub 10 en artikel 3.4.2, onder c.

Overig

Ter verbetering van de leesbaarheid zijn in verschillende artikelen diverse tekstuele en redactionele aanpassingen doorgevoerd die verder geen inhoudelijke betekenis op het plan hebben.

3.2.3 Toelichting

Akoestisch onderzoek

Er is een nieuwe versie van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai bij de plantoelichting van het inpassingsplan toegevoegd (d.d. 15 maart 2016) omdat gebleken is dat in de versie die bij het ontwerp inpassingsplan bijgevoegd was (d.d. 1 november 2015) abusievelijk met een onjuist type asfalt op de N348 tussen de rotonde en de noordelijke plangrens gerekend is. Ter plaatse is het type SMA 8G+ aanwezig en niet het type 'Dunne Deklaag' waarmee in het onderzoek uit 2015 is gerekend.

Het betreft vooral een aanpassing van de invoergegevens van het akoestisch model zonder dat de resultaten en conclusies wijzigen: binnen de geluidzone is er bij geen enkel geluidgevoelig object een toename van 1,5 dB of meer. Maatregelen zijn derhalve niet noodzakelijk vanuit de Wet geluidhinder.

Archeologisch onderzoek

Paragraaf 4.8.2 van de plantoelichting is aangepast naar aanleiding van het reeds genoemde uitgevoerde archeologisch onderzoek, waarbij de rapportage van het onderzoek volledigheidshalve ook als bijlage bij de plantoelichting van het inpassingsplan is gevoegd.

Overig

In de plantoelichting van het inpassingsplan zijn diverse tekstuele en redactionele aanpassingen doorgevoerd die verder geen inhoudelijke betekenis op het plan hebben.