



Reactienota N 348 Leuvenheim
Informatiebijeenkomst 08 december 2009
Inloopavond 26 april 2010

Provincie Gelderland

4 april 2011
Definitief rapport

Documenttitel	Reactienota N 348 Leuvenheim Informatiebijeenkomst d.d. 08 december 2009 en inloopavond 26 april 2010
Verkorte documenttitel	Reactienota N 348 Leuvenheim
Status	Definitief rapport
Datum	4 april 2011
Projectnaam	Provincie Gelderland
Projectnummer	9S8871.A0
Opdrachtgever	Provincie Gelderland
Referentie	9S8871.A0/R290/PvW/NSA/Nijm

INHOUDSOPGAVE

	Blz.	
1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Informatieavonden	1
1.3	Reactienota	1
2	ANTWOORDEN OP REACTIES 8 DECEMBER 2009	3
2.1	Inleiding	3
2.2	Algemene opmerkingen	3
2.3	Weginrichting N 348	3
2.4	Aanvullende maatregelen	4
2.5	Komgrenzen Leuvenheim	6
2.6	Kruispunt Metelerkampweg en Schansweg	7
2.7	Oversteek buurthuis	9
2.8	Kruispunt Oudeweg	10
2.9	Arnhemsestraat Brummen	12
2.10	(brom)fiets- en voetgangervoorzieningen kom Leuvenheim	13
2.11	(brom)fietsvoorzieningen Leuvenheim – Brummen	15
2.12	(brom)fietsvoorzieningen Leuvenheim – Dieren	16
2.13	Rondweg Leuvenheim	16
2.14	Alternatieve maatregelen	18
3	ANTWOORDEN OP REACTIES 26 APRIL 2010	21
3.1	Inleiding	21
3.2	Algemene opmerkingen	21
3.3	Wegdek N 348	22
3.4	Weginrichting N 348	22
3.5	Aanvullende maatregelen	24
3.6	Fietsoversteken algemeen	24
3.7	Zuidelijke komgrens	25
3.8	Kruispunt Metelerkampweg en Schansweg	25
3.9	Kruispunt Oudeweg	26
3.10	Fietsroutes Brummen - Leuvenheim	28
3.11	Noordelijke komgrens	28
3.12	Alternatieve maatregelen	29
3.13	Wegvak Dieren - Leuvenheim	30

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De bebouwde kom van Leuvenheim wordt doorsneden door de provinciale weg N 348. Al enige tijd leeft maatschappelijk en politiek de vraag of de grote hoeveelheid verkeer op de N 348 in de kom van Leuvenheim acceptabel is. In opdracht van Gedeputeerde Staten is op basis van afspraken met de gemeente Brummen onderzoek gedaan naar de situatie in de kom van Leuvenheim. Het onderzoek is door de provincie Gelderland uitgevoerd in overleg met de gemeente Brummen. De resultaten van het onderzoek zijn eerst beschreven in de "*Préverkenning N 348 Leuvenheim*" (december 2009) en na de vervolgfase beschreven in de "*Verkenning N 348 Leuvenheim*" (juni 2010).

1.2 Informatieavonden

In de eerste fase van het onderzoek zijn de knelpunten betreffende de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid in Leuvenheim in kaart gebracht. Tevens zijn er in die fase globale oplossingsrichtingen geformuleerd. De resultaten van de eerste fase van het onderzoek zijn vastgelegd in het rapport "*Préverkenning N 348 Leuvenheim*" d.d. 2 december 2009.

Naar aanleiding van de préverkenning is er op **8 december 2009** een informatieavond georganiseerd in Leuvenheim. Tijdens die informatieavond zijn de resultaten van de studie gepresenteerd. In de presentatie werden ook de oplossingsrichtingen uit de préverkenning en de noodzaak en mogelijkheden van een rondweg om Leuvenheim toegelicht. Alle aanwezigen bij de informatieavond waren in de gelegenheid om (schriftelijk) te reageren op de knelpunten en oplossingsrichtingen.

Vervolgens is de provincie Gelderland verder aan de slag gegaan met de uitwerking van de oplossingsrichtingen voor de N 348 in Leuvenheim, waarbij expliciet oog bestond voor de ontvangen reacties in december 2009. Naar aanleiding van de reacties is tevens een apart onderzoek opgestart naar het wegvak van de N 348 tussen de noordelijke komgrens van Dieren en de zuidelijke komgrens van Leuvenheim.

Op **26 april 2010** zijn vervolgens de schetsontwerpen getoond die in het vervolg van de verkenning zijn getekend en welke in overleg met de gemeente Brummen tot stand zijn gekomen. Tijdens deze inloopavond (zonder een voltallige presentatie als in december 2009) zijn opnieuw schriftelijke reacties ontvangen op de getoonde oplossingen. Vervolgens is door de provincie Gelderland opnieuw een slag gemaakt in de ontwerpen van de oplossingen. De resultaten daarvan leest men terug in deze reactienota en in het rapport van de verkenning naar de N 348 Leuvenheim, welke tegelijk zijn afgerond.

1.3 Reactienota

In deze reactienota wordt antwoord gegeven op de gestelde vragen en opmerkingen die zijn ingevuld in de reactieformulieren en die schriftelijk zijn binnengekomen na de informatieavond van 8 december 2009 en de inloopavond in Leuvenheim van 26 april 2010.

2 ANTWOORDEN OP REACTIES 8 DECEMBER 2009

2.1 Inleiding

2.1.1 Aard van de reacties

In totaal zijn er tijdens en na de informatiebijeenkomst op 8 december 31 schriftelijke reacties binnengekomen, deze reacties zijn in bijlage 1 van deze reactienota bijgesloten. In 12 van de 31 schriftelijke reacties geeft men een positieve reactie op de voorgestelde oplossingsrichting in de preverkenning naar de N 348 in Leuvenheim. In 14 reacties geeft men een negatieve reactie en wordt een andere oplossingsrichting voorgesteld. In 5 reacties wordt geen positieve of negatieve reactie geuit, maar worden alleen suggesties voor (aanvullende) maatregelen gegeven.

2.1.2 Werkwijze

In onderstaande reactienota zijn de schriftelijke reacties die tijdens en na de informatieavond zijn binnengekomen gebundeld en geclusterd. Een aantal reacties betreft namelijk hetzelfde onderwerp, deze reacties zijn samengenomen en vervolgens kon daar één antwoord op gegeven.

2.2 Algemene opmerkingen

2.2.1 Inspraakreacties

- a. Maak gebruik van de adviezen in het dorpsplan.

2.2.2 Antwoorden

- a. In het dorpsplan Leuvenheim 2009 – 2020 wordt ten aanzien van verschillende aspecten (wonen, verkeer, natuur/landschap, sport/recreatie en voorzieningen) de invloed van een rondweg beoordeeld. De adviezen in het dorpsplan zijn in de verkenning meegenomen.

2.3 Weginrichting N 348

2.3.1 Inspraakreacties

- a. Om kop/staart botsingen bij de in-/uitritten te voorkomen dient de weg over de gehele lengte te worden voorzien van een niet overrijdbare middenberm of richel.
- b. Er dient een geel gekleurde middenberm te worden gerealiseerd.
- c. Het is zeer moeilijk om van/naar de in-/uitritten te rijden.
- d. Er dienen geen drempels op de N 348 te worden gerealiseerd, dit leidt tot geluidoverlast.
- e. De bebouwde kom Leuvenheim dient herkenbaarder te worden vormgegeven door meer groen langs de weg.

2.3.2 Antwoord

- a. In het ontwerp wordt in de as van de N 348 in de kom Leuvenheim een lage, wel overrijdbare, rijrichtingsscheiding gerealiseerd. Dit heeft tot doel de snelheid van het verkeer te verlagen. Een niet-overrijdbare middengeleider is niet mogelijk in verband met de bereikbaarheid van de in-/uitritten voor bestemmingsverkeer en hulpdiensten.
- b. Zie antwoord a. De middengeleider zal niet geel worden gekleurd.
- c. In het ontwerp wordt een wegprofiel gerealiseerd waarbij het verkeer van/naar de in-/uitritten voldoende ruimte wordt geboden om van en naar de in-/uitritten te rijden. Ook wordt er ruimte geboden om achteruit de erven op te rijden. Het fietspad kan in het ontwerp (dubbel)gebruikt worden als opstelruimte en als ruimte om achteruit de erven op te rijden.
- d. De realisatie van drempels in het tracé van de N 348 wordt in de preverkenning naar de N 348 in Leuvenheim niet als oplossingsrichting genoemd. In verband met geluidoverlast en trillingen zijn drempels geen wenselijke oplossingsrichtingen en worden deze niet toegepast.
- e. Erkend wordt dat de N 348 in Leuvenheim landschappelijk niet goed ingepast is en dat de bebouwde kom van Leuvenheim als zodanig niet goed herkenbaar is. Dat heeft effect op het gedrag van de weggebruikers. In het ontwerp van de N 348 in Leuvenheim bestaat expliciet aandacht voor de landschappelijke inpassing van de weg, onder meer door beplanting en de inrichting van het wegprofiel.

2.4 Aanvullende maatregelen

2.4.1 Inspraakreacties

- a. Bebording plaatsen die bestuurders attent maken op de maximale snelheid en op het feit dat zij in een bebouwde kom rijden. Voorbeeld: "hier is het ook nog 30, 40, 50"
- b. Ter plaatse van de asverspringingen in de weg en halverwege het traject ruimte maken om het verkeer 180 graden te laten keren. Dit verhoogt de verkeersveiligheid voor het afslaande verkeer naar in-/uitritten.
- c. De N 348 dient in Leuvenheim als 30 km/u zone te worden ingericht.
- d. Vrachtauto's dienen een maximumsnelheid van 30 km/u of 40 km/u opgelegd te krijgen.
- e. Er dient een inhaalverbod op de N 348 te worden ingesteld richting Dieren tot voorbij het Wilgenpad.

- f. Er dient meer verlichting te worden geplaatst, dit verbetert de verkeersveiligheid voor (brom)fietsers, vooral in het najaar en de winter.
- g. De snelheid vormt het grootste probleem op de N 348, vooral 's nachts. Dit dient te worden opgelost door op 2 cruciale punten (verborgen) flitspalen te plaatsen. Dat zorgt er tevens voor dat er veel minder verkeerslawaaï is.
- h. Er dienen meer willekeurige snelheidscontroles te worden gehouden, op verschillende plaatsen langs de N 348.
- i. Naast geluidoverlast is er overlast en schade door trillingen, dat onder meer tot waardevermindering van de woningen leidt. Dit dient nader te worden onderzocht. De geluidisolatie van de woningen langs de N 348 dient te worden gecontroleerd.
- j. Er dient woningbouw te worden gerealiseerd in het open gebied langs de N 348 in Leuvenheim, zodat er een aaneengesloten kern ontstaat.

2.4.2 Antwoorden

- a. Er worden verschillende snelheidsremmende maatregelen in de kom van Leuvenheim getroffen. Zowel op specifieke locaties als komgrenzen, kruispunten en oversteken als in de weginrichting over het gehele tracé. Attentieverhogende borden zullen worden geplaatst aan het begin van de bebouwde kom van Leuvenheim.
- b. De realisatie van een keervoorziening in het tracé van de N 348 om linksafslaand verkeer te voorkomen wordt vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk geacht. Kerend verkeer in combinatie met de hoge intensiteiten op de N 348 zullen leiden tot verkeersonveilige situaties. Zie ook paragraaf 3.5 van deze nota. Een keervoorziening zal tevens de verkeersstroom onderbreken en heeft een negatief effect op de doorstroming van het verkeer door Leuvenheim.
- c. Inrichting van de N 348 als 30 km/u zone wordt in verband met de functie van de weg en de hoge intensiteiten op de weg niet wenselijk geacht. De realisatie van een 30 km/u zone zal een negatieve invloed hebben op de doorstroming van het verkeer op de N 348 en de verkeersveiligheid van de weggebruikers en wordt daarom niet gerealiseerd.
- d. Het instellen van snelheidslimiet van 30 km/u of 40 km/u voor het vrachtverkeer wordt niet wenselijk geacht uit het oogpunt van zowel verkeersafwikkeling als verkeersveiligheid. Door verlaging van de snelheid naar minder dan 50 km/u wordt de capaciteit van de N 348 slechter benut en zullen de knelpunten ten aanzien van de doorstroming worden versterkt. Verder zullen automobilisten de neiging hebben om vrachtverkeer in de bebouwde kom in te halen. Dat heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid.

- e. Knelpunten op de N 348 buiten de bebouwde kom van Leuvenheim zijn in deze verkenning niet onderzocht. Naar aanleiding van de ingebrachte punten betreffende het wegvak buiten de bebouwde kom richting Dieren is er door de provincie Gelderland een aparte verkenning opgestart naar de N 348 tussen Dieren en Leuvenheim.
- f. In de kom van Leuvenheim is er langs het gehele tracé van de N 348 aan één zijde van de weg verlichting aanwezig. Verlichting van de weg en/of de fietspaden wordt is niet als knelpunt geformuleerd in de verkenning. Door de provincie Gelderland is er een visie op de landschappelijke inpassing van de weg geformuleerd. De huidige lantaarns worden eventueel vervangen door een andere type lantaarns of de sterkte van de verlichting wordt eventueel aangepast.
- g. Handhaving van de snelheid door het plaatsen van flitspalen en/of het uitvoeren van mobiele controles vormt de bevoegdheid van het Openbaar ministerie en de politie.
- h. Zie antwoord g.
- i. Erkend wordt dat trillingen naast geluidoverlast een knelpunt vormen. Het treffen van snelheidsremmende maatregelen leidt ertoe dat er minder trillingen ontstaan. Trillingen vormen verder een overweging in de bepaling van snelheidsremmende maatregelen. Bijvoorbeeld drempels leiden tot meer trillingen en worden daarom niet als maatregel voorgesteld. Er is geen sprake van aanpassing van de weg door verbreding van de weg en/of het verleggen van de as van de weg, daarom verandert de situatie niet en wordt er geen controle op de geluidsisolatie van woningen uitgevoerd.
- j. De realisatie van woningbouw langs het tracé van de N 348 in Leuvenheim vormt de verantwoordelijkheid van de gemeente Brummen. Andere overwegingen dan de landschappelijke inpassing van de weg spelen daarbij een rol. In de verkenning wordt gezocht naar maatregelen ten behoeve van de inpassing van de weg die zich richten op aanpassingen aan het wegprofiel. De realisatie van woningen valt buiten de scope van het project.

2.5 Komgrenzen Leuvenheim

2.5.1 Inspraakreacties

- a. De snelheid van het verkeer in de bebouwde kom van Leuvenheim is te hoog. Het is geen goed idee om de eerste snelheidsremmende maatregel in de vorm van een VRI of rotonde pas bij het kruispunt met de Metelerkampweg te leggen. De eerste maatregel dient zo ver mogelijk aan de buitenrand van de bebouwde kom te worden getroffen.

- b. De snelheid vormt het grootste probleem op de N 348. De komgrenzen dienen te worden vormgegeven met een drempel, dat werkt snelheidsverlagend.
- c. Asverspringingen bij beide komgrenzen lijken zeer effectief.
- d. De doorsteek naar de N 348 ter hoogte van de noordelijke komgrens aan de westelijke zijde van de N 348 dient te worden afgesloten. Autoverkeer kan gebruik maken van de rotonde bij Brummen. Nu rijdt het autoverkeer met te hoge snelheid over de Spankerenseweg.

2.5.2 Antwoord

- a. In de preverkenning naar de N 348 in Leuvenheim wordt als oplossingsrichting aangedragen om asverspringingen en middengeleiders aan te brengen bij de komgrenzen. Daardoor wordt het verkeer fysiek gedwongen om de snelheid te minderen. De eerste voorgestelde snelheidsremmende maatregel in het tracé van de N 348 is niet ter plaatse van het kruispunt van de N 348 met de Metelerkampweg, maar circa 250 meter voor het kruispunt.
- b. De realisatie van een drempel vormt een alternatief voor de realisatie van een asverspringing, maar heeft geen significant positiever effect op de verkeersveiligheid. De realisatie van een asverspringing in combinatie met een drempel kan leiden tot verkeersonveilige situaties. Weggebruikers zullen geconcentreerd zijn op de asverspringing en de drempel mogelijk te laat of niet zien aankomen. Drempels versterken verder de geluidsoverlast en trillingen voor de woningen langs de N 348. Er worden daarom geen drempels op de N 348 gerealiseerd.
- c. Dit punt sluit aan op de bevindingen in de verkenning.
- d. In het ontwerp voor de N 348 in de kom Leuvenheim wordt de doorsteek naar de Spankerenseweg (parallel aan de N 348) ter hoogte van de Oudeweg afgesloten. Ook de huidige doorgang (tractordoorsteek) naar de N 348 ter plaatse van de noordelijke komgrens wordt afgesloten.

2.6 Kruispunt Metelerkampweg en Schansweg

2.6.1 Inspraakreacties

- a. Er is onvoldoende opstelruimte voor het verkeer vanuit de Schansweg. Om voldoende zicht te krijgen moet het verkeer op het fietspad staan. Dit leidt tot irritatie bij fietsers en tot gevaarlijke situaties.
- b. Het kruispunt met de Schansweg en Metelerkampweg is niet haaks vormgegeven. Dit leidt tot gevaarlijke situaties op het moment dat er vanuit beide wegen autoverkeer de N 348 nadert.

- c. De middengeleiders zijn te smal om het kruispunt gefaseerd te kunnen oversteken.
- d. Er is sprake van inhalend verkeer over de linksafstrook door rechtdoorgaand verkeer vanuit Dieren wanneer er verkeer rechtsaf de Schansweg opdraait. Dit leidt tot onveilige situaties.
- e. Regeling van het kruispunt door middel van een rotonde of VRI vormt op dit kruispunt geen goed alternatief. Er ontstaan (1) lange wachttijden en de doorstroming op de N 348 wordt verslechterd. Er ontstaat (2) een toename van geluidoverlast en luchtverontreiniging door optrekkend en afremmend verkeer, zeker gezien de groei van het verkeer. Een erg ruim en overzichtelijk kruispunt nodigt verder uit (3) tot te hoge snelheden. Aanwonenden (4) langs de N 348 kunnen moeilijker invoegen. Voor het verkeer van/naar de Metelerkampweg kan (5) worden volstaan met een in/uitvoegstrook. Een rotonde (6) is niet inpasbaar.
- f. Een alternatief voor de vormgeving van het kruispunt is inrichting van het kruispunt op basis van het 'shared space' principe. Daarmee wordt benadrukt dat het kruispunt in de bebouwde kom ligt.
- g. Er dient meer ruimte te worden gecreëerd tussen de rijstroken voor het verkeer in beide richtingen op het kruispunt (de rijstroken dienen verder te worden uitgebogen). Dat verlaagt de snelheid van het verkeer op de N348 en maakt het mogelijk om het kruispunt in twee fasen over te steken.
- h. Een rotonde is ruimtelijk niet aanpasbaar. Een VRI, waarbij de groentijd afhankelijk van het verkeersaanbod op de N 348 wordt geregeld, is beter. Er dient een apart verkeerslicht voor voetgangers te worden geplaatst.

2.6.2 Antwoord

- a. De opstelruimte tussen het fietspad en de rijbaan van de N 348 ter plaatse van de Schansweg is ruim 4 meter. Dit is onvoldoende ruimte voor een personenauto om zich op te kunnen stellen. Vergroting van de opstelruimte vereist dat het fietspad wordt uitgebogen. Dit is echter niet mogelijk binnen de huidige eigendom- en bebouwingsgrenzen.
- b. De schuine aansluitingen van de Schansweg en de Metelerkampweg op de N 348 worden als aandachtspunt meegenomen. Er is in de verkenning gezocht naar mogelijkheden om door middel van markering het verkeer beter te geleiden (zie paragraaf 3.8 van deze nota).
- c. In het ontwerp voor dit kruispunt worden de middengeleiders verbreed, zodat de oversteekbaarheid van de N 348 wordt verbeterd.
- d. In de verkenning zijn de mogelijkheden onderzocht voor het vervangen van de linksafstroken door verbrede middengeleiders, waarmee dit probleem kan worden ondervangen. Er wordt eventueel nog een nadere proef uitgevoerd waarbij één of beide linksafvakken wordt afgezet.

- e. In de preverkenning naar de N 348 in Leuvenheim wordt uit het oogpunt van verkeersafwikkeling en inpasbaarheid aanbevolen een VRI te realiseren ter plaatse van het kruispunt van de N 348 met de Metelerkampweg. Dat wordt geadviseerd op basis van de beschikbare intensiteitgegevens en berekeningen die aantonen dat een maatregel (VRI of rotonde) ter plaatse van het kruispunt is. Verder zal een dergelijke maatregel de oversteekbaarheid verbeteren. Echter, uit het oogpunt van leefbaarheid (geluid- en luchtverlast) is besloten om geen VRI te realiseren in verband met accelerend verkeer en wachtrijen voor het kruispunt. Er worden in het ontwerp wel specifieke maatregelen getroffen voor het verbeteren van de oversteekbaarheid van de N 348.
- f. Vormgeving van het kruispunt volgens het 'shared space' principe wordt niet geschikt geacht in verband met de functie van de N 348 en de hoge intensiteiten op de N 348, het allureverschil en de verschillen in intensiteiten tussen de N 348 en de zijwegen. In verband met de gevolgen voor de verkeersveiligheid wordt dit principe niet toegepast.
- g. In het ontwerp worden de middengeleiders op het kruispunt verbreed, waarmee het overstekend verkeer de mogelijkheid wordt geboden om het kruispunt gefaseerd over te steken.
- h. Zie antwoord e.

2.7 Oversteek buurthuis

2.7.1 Inspraakreacties

- a. De oversteek ter hoogte van het buurthuis is nauwelijks zichtbaar en herkenbaar als belangrijke oversteek. De oversteek dient beter zichtbaar en herkenbaar te worden gemaakt door de vormgeving aan te passen en de oversteek beter aan te duiden.
- b. De oversteek is erg gevaarlijk door hard rijdend (vracht)verkeer.
- c. De oversteek dient te worden beveiligd met verkeerslichten zodat kinderen veilig kunnen oversteken naar school.

2.7.2 Antwoord

- a. De oversteek bij het buurthuis is in de huidige situatie vormgegeven door middel van een middengeleider, dat langzaam verkeer de mogelijkheid biedt de N 348 gefaseerd over te steken. De oversteek zal in zuidelijke richting worden verplaatst, om zo het parkeerterrein van het buurthuis beter te ontsluiten. Verder wordt het profiel van de N 348 in Leuvenheim anders ingericht, waardoor de oversteek beter zichtbaar wordt. Eventueel wordt er aanvullende bebording geplaatst.

- b. Er worden in het ontwerp verschillende snelheidsremmende maatregelen getroffen op het tracé van de N 348 in Leuvenheim.
- c. De realisatie van een VRI ter plaatse van deze oversteek wordt niet wenselijk geacht. Vanwege de hoge intensiteiten op de N 348 en het relatief lage gebruik van de oversteek (buiten openingstijden van het buurthuis en lestijden van de school) zal een VRI tot meer verkeersonveilige situaties kunnen leiden, in verband met gewenning en risico's op rood licht negatie door het verkeer op de N 348. Verder worden de knelpunten betreffende geluidoverlast en luchtkwaliteit door meer optrekkende en afremmende bewegingen versterkt, zie ook de antwoorden onder paragraaf 2.3 van deze nota.

2.8 Kruispunt Oudeweg

2.8.1 Inspraakreacties

- a. Vanuit Brummen is er voor het linksafslaande autoverkeer vanaf de N348 onvoldoende ruimte om zich veilig op te stellen. Dit leidt tot gevaarlijke situaties op de N 348 en voor fietsers die in tegengestelde richting op het fietspad vanuit Brummen rijden.
- b. Er wordt op de Spankerenseweg te hard gereden. De Spankerenseweg wordt door verkeer tussen Dieren en Brummen gebruikt als alternatief voor de N 348 en de rotonde. De aansluiting Spankerenseweg dient te worden dichtgezet.
- c. De oversteek Oudeweg/Spankerenseweg is onoverzichtelijk en gevaarlijk en de aansluiting op de Spankerenseweg (parallelweg N 348) dient te worden gesloten.
- d. De aansluiting van Oudeweg/Spankerenseweg op de N 348 dient aan beide zijden van de N 348 te worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De huidige situatie leidt tot gevaarlijke situaties wanneer landbouwvoertuigen oversteken. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid van (brom)fietsers en voetgangers. De oversteek dient te worden vormgegeven met een middengeleider. Vroeger bestond er al een verbod om af te slaan vanaf de N 348.
- e. Afsluiten van de noordelijke aansluiting van de Oudeweg op de N 348 vormt geen goede oplossing. De aansluiting wordt veel gebruikt door verkeer tussen Leuvenheim en Brummen. Door de afsluiting zal er meer verkeer gebruik gaan maken van de zuidelijke aansluiting van de Oudeweg, waardoor dat kruispunt zwaarder belast wordt. Verder zal landbouwverkeer dan moeten omrijden door Leuvenheim via een minder handige route, dat heeft tevens een negatief effect op de verkeersveiligheid in Leuvenheim. Afsluiting van de Oudeweg tast het dorpskarakter van Leuvenheim aan.

- f. Het knelpunt betreffende de verkeersveiligheid op de Oudeweg wordt niet gevormd door het gemotoriseerde verkeer van/naar de Oudeweg, maar door fietsers die ter plaatse de N 348 diagonaal oversteken en in tegengestelde richting over het fietspad vanuit Brummen rijden. Het (brom)fietsverkeer zou gedwongen moeten worden door te rijden naar de rotonde bij Brummen of moet op een andere manier een veilige oversteek worden geboden.
- g. De oversteek voor fietsers en voetgangers dient te worden vormgegeven met een fietstunnel.
- h. Indien de aansluiting op de Oudeweg wordt afgesloten, dient deze wel voor fietsers en voetgangers bereikbaar te blijven.
- i. Géén VRI kruispunt Oudeweg.

2.8.2 Antwoord

- a. Het probleem van afslaand verkeer op de N 348 naar de Oudeweg is in de verkenning erkend. Er is in de verkenning onderzocht of de Oudeweg voor al het gemotoriseerde verkeer kan worden afgesloten. Dit wordt niet gedaan vanwege bezwaren uit de omgeving, zie paragraaf 3.9 van deze nota. De middengeleiders zullen worden verbreed tot circa één rijstrookbreedte, waardoor gemotoriseerd verkeer meer ruimte heeft om zich tussen de geleiders op te stellen. Voor het fietsverkeer wordt er tussen Leuvenheim en Brummen een fietspad in tweerichtingen langs de N 348 gerealiseerd, met een oversteek ter plaatse van de nieuwe middengeleiders bij de noordelijke komgrens van Leuvenheim. Daardoor wordt fietsverkeer in twee richtingen voorkomen ter hoogte van de Oudeweg. Bromfietsers dienen in het ontwerp op de rijbaan te rijden. Tevens zal er een verplichte rijrichting rechtsaf vanuit de Oudeweg worden ingesteld om linksafslaand verkeer over de N 348 te voorkomen.
- b. De aansluiting naar de Spankerenseweg wordt in het ontwerp afgesloten.
- c. De aansluiting naar de Spankerenseweg wordt in het ontwerp afgesloten.
- d. Zie antwoorden a t/m c. Wat betreft de tractorovergang ter plaatse van de noordelijke komgrens van Leuvenheim zie paragraaf 3.11 van deze nota.
- e. De noordelijke aansluiting naar de Oudeweg zal niet in zijn geheel worden afgesloten. De aansluiting naar de Spankerenseweg zal wel worden afgesloten. Vanuit de Oudeweg zal er een verplichte rijrichting rechtsaf gelden om linksafslaand verkeer over de N 348 te voorkomen. Zie verder paragraaf 3.9 van deze nota.

- f. In de verkenning naar de N 348 in Leuvenheim wordt het kruispunt met de Spankerenseweg erkend als knelpunt betreffende het oversteekgedrag van fietsers en voetgangers, dat leidt tot verkeersonveilige situaties. Het kruispunt met de Oudeweg wordt hierop ingericht door de aansluiting van de Spankerenseweg voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten, te verkleinen en in de banden te leggen. Op die manier wordt het fietsverkeer beter over de N 348 geleid en zal het de weg op één locatie haaks oversteken.
- g. De realisatie van een fietstunnel is niet haalbaar in verband met de ruimtelijke inpasbaarheid van een fietstunnel door de huidige eigendommen en bebouwingsgrenzen. Verder is een fietstunnel in het kader van het onderhoud vanwege de procedure- en realisatietermijnen niet haalbaar. Zie verder ook paragraaf 2.10.
- h. De aansluiting van de Oudeweg zal niet voor al het verkeer in alle richtingen worden afgesloten. Het blijft bereikbaar voor fietsers en voetgangers.
- i. De realisatie van een VRI op dit kruispunt wordt niet wenselijk geacht. Vanwege de hoge intensiteiten op de N 348 en het relatief lage gebruik van de oversteek zal een VRI tot meer verkeersonveilige situaties kunnen leiden, in verband met gewenning en risico's op rood licht negatie door het verkeer op de N 348. Verder worden de knelpunten betreffende geluidoverlast en luchtkwaliteit door meer optrekkende en afremmende bewegingen versterkt.

2.9 Arnhemsestraat Brummen

2.9.1 Inspraakreacties

- a. De punaise op het kruispunt Arnhemsestraat/Primulastraat vervangen door een rotonde. Dit verlaagt de snelheid van het verkeer op de Arnhemsestraat en verhoogt de verkeersveiligheid. Een rotonde met perk oogt mooi in de straat.
- b. Aan het begin van de Arnhemsestraat, ter hoogte van de Cromhoutstraat dient een permanente snelheidsmeting te worden uitgevoerd.

2.9.2 Antwoorden

Beide reacties vallen buiten de projectgrenzen van de verkenning naar de N 348 in Leuvenheim. Verder vallen de benoemde kruispunten en wegvakken onder het beheer van de gemeente Brummen. Beide punten dienen met de gemeente Brummen worden afgestemd.

2.10 (brom)fiets- en voetgangervoorzieningen kom Leuvenheim

2.10.1 Inspraakreacties

- a. De (brom)fietspaden in de bebouwde kom van Leuvenheim moeten aan beide zijden van de weg in twee richtingen kunnen worden bereden. Het (brom)fietsverkeer rijdt in de huidige situatie op de (brom)fietspaden in tegengestelde richting omdat het verplicht moet omrijden, dat heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid. Komende uit de richting Bronckhorst dient het (brom)fietsverkeer naar de Schansweg de N 348 tweemaal over te steken.
- b. De (brom)fietspaden in Leuvenheim dienen in één richting te worden bereden. Dit verbetert de verkeersveiligheid voor de voetgangers die ook van de fietspaden gebruik maken, naderende fietsers uit twee richtingen leveren gevaarlijke situaties op.
- c. Het fietspad bij de noordelijke komgrens is erg smal.
- d. De (brom)fietspaden liggen te dicht op de woningen en tevens te dicht op de rijbaan van de N 348. Dit leidt vooral bij oversteken tot gevaarlijke situaties.
- e. De ruimte tussen de (brom)fietspaden en de rijbaan van de N 348 dient te worden vergroot.
- f. Voor voetgangers zijn er in de huidige situatie geen of onvoldoende voorzieningen langs de N 348 en oversteekvoorzieningen aanwezig. Er moet meer ruimte worden gecreëerd voor voetgangers. Er dient een voetpad te worden gerealiseerd langs de N 348.
- g. De oversteekplaatsen in de bebouwde kom dienen te worden verduidelijkt door middel van zebrapaden.
- h. Bromfietsers rijden met te hoge snelheid over de (brom)fietspaden. Bromfietsers dienen op de rijbaan te rijden in plaats van het huidige (brom)fietspad. Dat gebeurt overal binnen de bebouwde kom.
- i. Er dient een fietspad op de dijk te worden gelegd voor het (brom)fietsverkeer in beide richtingen.
- j. De parallelweg langs de N 348 (Spankerenseweg) dient te worden voorzien van rood gekleurde fietspaden/fietsvoorzieningen. De snelheid dient te worden verlaagd naar 50 km/u.
- k. Tunnels dienen te worden onderzocht als oplossingsrichting voor het oversteken voor fietsers en voetgangers.

2.10.2 Antwoord

- a. In de kom van Leuvenheim ontbreekt door de huidige eigendom- en bebouwingsgrenzen voldoende ruimte om (brom)fietspaden in twee richtingen aan weerszijden van de weg te realiseren. Tussen Leuvenheim en de rotonde bij Brummen wordt er aan de oostelijke zijde van de weg wel een (brom)fietspad in twee richtingen gerealiseerd, in combinatie met een nieuwe oversteek ter plaatse van de noordelijke komgrens. Daarmee wordt voorkomen dat het fietsverkeer dient om te rijden via de Spankerenseweg en de Arnhemsestraat.
- b. De fietspaden in Leuvenheim zullen in één richting bereden worden.
- c. Zie antwoord a. De middengeleiders ter plaatse van de noordelijke komgrens zullen worden verplaatst en verbreed, tevens zal de N 348 worden uitgebogen, om een veilige oversteek te bieden aan het fietsverkeer. Dit fietsverkeer zal daardoor een beter alternatief worden geboden dan in de huidige situatie en minder geneigd zijn om tegen de richting in door Leuvenheim te rijden.
- d. In het ontwerp voor de N 348 in Leuvenheim zullen de oversteekvoorzieningen worden verbeterd en zal de inrichting van de weg worden aangepast.
- e. Er is onvoldoende ruimte tussen de huidige eigendom- en bebouwingsgrenzen aanwezig om het wegprofiel van de N 348 in Leuvenheim te verbreden.
- f. Er is onvoldoende ruimte tussen de huidige eigendom- en bebouwingsgrenzen aanwezig om het wegprofiel van de N 348 in Leuvenheim te verbreden. Er kan daarom geen voetpad worden gerealiseerd langs de N 348. In het ontwerp worden verschillende oversteekvoorzieningen verbeterd en wordt het aantal oversteekvoorzieningen vergroot. Het (brom)fietsverkeer wordt verder beter gefaciliteerd, waardoor er minder in twee richtingen gebruik wordt gemaakt van de fietspaden. Het gecombineerde gebruik door fietsverkeer en voetgangers van de voorzieningen aan weerszijden van de weg zal daarmee veiliger worden.
- g. Het aanbrengen van zebrapaden betekent dat gemotoriseerd verkeer voorrang moet verlenen aan voetgangers die de intentie hebben om over te steken. Zebrapaden worden niet alleen aangebracht ter verduidelijking van oversteekplaatsen. Vanwege de hoge intensiteiten op de N 348 en het relatief lage aandeel overstekend langzaam verkeer ontstaat bovendien het risico dat het gemotoriseerde verkeer de voorrangssituatie zal negeren en/of dat er plotseling remgedrag ontstaat.
- h. Bromfietsers dienen in het ontwerp op de rijbaan van de N 348 te rijden.
- i. De realisatie van (brom)fietsvoorzieningen op de dijk vormt geen reële oplossing omdat het (brom)fietsverkeer dan dient om te rijden. Het (brom)fietsverkeer zal daardoor geen aangepaste route volgen.
- j. De Spankerenseweg valt onder het beheer van de gemeente Brummen. In de huidige situatie is er aan weerszijden van de weg witte onderbroken markering aangebracht (uitwijkstroken).

- k. Tunnels vormen kostbare en moeilijk inpasbare alternatieven voor het verbeteren van de oversteekbaarheid van de N 348, onder meer vanwege de huidige eigendom- en bebouwingsgrenzen. Tunnels kunnen leiden tot een gevoel van sociale onveiligheid. Verder is er in Leuvenheim sprake van relatief weinig overstekend verkeer. Tunnels worden vanwege de nadelen pas gerealiseerd bij grote aantallen overstekend (langzaam) verkeer. De oversteekbaarheid van de N 348 in Leuvenheim kan al significant verbeterd worden door de gelijkvloerse oversteekvoorzieningen beter vorm te geven en/of uit te breiden.

2.11 (brom)fietsvoorzieningen Leuvenheim – Brummen

2.11.1 Inspraakreacties

- a. Het (brom)fietspad tussen Leuvenheim en Brummen is te gevaarlijk.
- b. (brom)fietsers dienen er beter op attent te worden gemaakt dat zij vanaf de rotonde bij Brummen niet verder mogen richting Leuvenheim aan de oostelijke zijde van de weg. Men verwacht niet dat fietsers in tegengestelde richting rijden, dit leidt tot gevaarlijke situaties.
- c. Het (brom)fietspad tussen Leuvenheim en Brummen dient in twee richtingen te worden bereden. De N 348 is verlicht, dit draagt bij aan de veiligheid van fietsers.
- d. Het (brom)fietspad tussen Leuvenheim en Brummen dient te worden verwijderd.

2.11.2 Antwoord

- a. Het (brom)fietspad aan de oostelijke zijde van de weg buiten de kom van Leuvenheim richting Brummen wordt geschikt gemaakt voor gebruik in twee richtingen. De noordelijke komgrens van Leuvenheim wordt heringericht zodat er een veilige oversteek voor het (brom)fietsverkeer gerealiseerd wordt.
- b. Zie antwoord a. Het (brom)fietsverkeer wordt verder niet toegestaan om in de kom Leuvenheim in twee richtingen gebruik te maken van de (brom)fietspaden, hen wordt daar een beter alternatief voor geboden in de vorm van een veilige oversteek bij de noordelijke komgrens.
- c. Zie antwoord a.
- d. Het (brom)fietspad tussen Leuvenheim en Brummen vormt onderdeel van bovenlokale fietsverbindingen in het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP-2) van de provincie Gelderland en biedt de meest rechtstreekse verbinding naar de veerpont richting Bronkhorst. Het fietspad tussen Brummen en Leuvenheim wordt daarom niet verwijderd.

2.12 (brom)fietsvoorzieningen Leuvenheim – Dieren

2.12.1 Inspraakreacties

- a. Bestemmingsverkeer per fiets dient bij de Metelerkampweg over te steken en in tegengestelde richting over het fietspad hun bestemming te bereiken. Het fietspad dient in twee richtingen berijdbaar te worden gemaakt.
- b. De (brom)fietspaden tussen Leuvenheim en Dieren zijn te gevaarlijk, daarvoor dienen maatregelen te worden getroffen.
- c. Er dient een berm of geleiderail te worden aangelegd tussen de N 348 en het (brom)fietspad tussen Leuvenheim en Dieren.
- d. Er dient meer verlichting te worden geplaatst tussen Leuvenheim en de Luchte (bij Dieren) ter verbetering van de veiligheid voor fietsers, vooral in het najaar en de winter.

2.12.2 Antwoord

Bovenstaande inspraakreacties vallen buiten de projectgrenzen van de verkenning naar de N 348 in Leuvenheim. Er is naar aanleiding van de ingebrachte reacties in december door de provincie Gelderland een aparte verkenning opgestart naar de N 348 tussen Dieren en Leuvenheim. Bovenstaande reacties zullen in die verkenning worden meegenomen.

2.13 Rondweg Leuvenheim

2.13.1 Inspraakreacties

- a. Er is breed draagvlak voor een rondweg om Leuvenheim. De voorgestelde oplossingsrichtingen in de preverkenning lossen de knelpunten in Leuvenheim onvoldoende op. De intensiteiten op de N 348 in Leuvenheim nemen toe, een rondweg om Leuvenheim lost de knelpunten beter op. Een rondweg is een duurzame oplossing, in tegenstelling tot maatregelen aan het huidige traject door Leuvenheim. Er dienen nu wel korte termijn maatregelen aan de N 348 te worden getroffen, een rondweg vormt echter een duurzame oplossing na 2020. Het verkeer op de weg neemt met 32% toe, dit versterkt de knelpunten. Met de huidige voorgestelde maatregelen wordt er onvoldoende rekening gehouden met de leefbaarheid van de woningen aan de N 348 en met de mensen die gebruik maken van de N 348. Onder andere de oversteekbaarheid voor kinderen wordt door een rondweg verbeterd. De N 348 vormt in de huidige situatie voor meer mensen een barrière dan een rondweg. Het wordt door de groei van het verkeer steeds moeilijker de N 348 op te draaien voor bewoners langs de weg. Een rondweg dient nogmaals nader en serieus te worden onderzocht.

- b. Er wordt geen recht gedaan aan de (bestuurlijke) afspraak dat Leuvenheim een rondweg krijgt. Een buitendijks tracé zou voor alle knelpunten een oplossing bieden. Er kan niet voorbij worden gegaan aan de bestuurlijke afspraak binnen het project IJsselsprong, ondanks vigerend beleid betreffende het buitendijkse gebied.
- c. Ontwikkelingen buiten Leuvenheim zullen ertoe leiden dat er nog meer verkeer over de N 348 door Leuvenheim rijdt dan verondersteld in de preverkenning. Verbetering van de doorstroming door Dieren heeft een verkeersaantrekkende werking. Verbetering van de doorstroming ter hoogte van Voorst en Zutphen de Hoven heeft hetzelfde effect. Het verkeer zal eerder geneigd zijn de N 348 als route te kiezen.
- d. Een rondweg om Leuvenheim is een idee dat niet op een breed draagvlak kan rekenen onder de bevolking van Leuvenheim. Er is geen urgentie voor een rondweg, er doen zich op de N 348 door Leuvenheim nauwelijks ongevallen voor en vooral ongevallen met eenzijdige aard. Er doen zich bij het op de weg draaien geen lange wachttijden voor. Een rondweg verplaatst de huidige problemen naar een andere groep bewoners en naar de uiterwaarden. Een rondweg tast het dorpskarakter van Leuvenheim aan, waarbij je nu nog links en rechts de natuur in kan trekken zonder kunstmatige belemmeringen. Een rondweg zal van Leuvenheim een 'dood' dorp maken, waar horeca en bedrijvigheid zal verdwijnen. Een rondweg buitendijks of op de dijk loopt door Natura 2000 gebied, zorgt visuele hinder, geluidsoverlast en is onhaalbaar. Een rondweg binnendijks zal leiden tot het afbreken van huizen en aantasting van de leefsfeer van andere bewoners. Een rondweg belemmert de recreatiemogelijkheden in de uiterwaarden en op de dijk. Ook een weg binnendijks zal een grote invloed hebben op het aangrenzende Natura 2000 gebied. Een rondweg is veel te ingrijpend, de situatie in de kom van Leuvenheim kan al door relatief eenvoudige middelen worden opgelost. Een rondweg verplaatst een relatief klein probleem waarbij op veel bredere schaal veel grotere problemen terugkomen.
- e. Een rondweg om Leuvenheim dient uit het plan IJsselsprong te worden gehaald, waar het zijn oorsprong vindt. Een rondweg wordt daarin onvoldoende onderbouwd.

2.13.2 Antwoord

Een rondweg om Leuvenheim vormt geen onderdeel van de scope van de verkenning naar de N 348 in Leuvenheim. Er worden in de verkenningen maatregelen onderzocht die de situatie in Leuvenheim verbeteren en gedurende het onderhoud al kunnen worden uitgevoerd. Vanwege procedure- en realisatietijd vormt een rondweg geen maatregel die in het kader van het onderhoud kan worden meegenomen.

Vanwege de maatschappelijke en politieke aandacht voor een rondweg om Leuvenheim is binnen het kader van de verkenning naar de N 348 wel de noodzaak en mogelijkheden van een rondweg om Leuvenheim globaal onderzocht. Uit die analyse

blijkt dat de noodzaak van een rondweg betreffende de aspecten leefbaarheid, barrièrewerking en verkeersveiligheid niet kan worden vastgesteld.

Uit de ontvangen reacties van de informatieavond in december en de inloopavond in april blijken er binnen Leuvenheim zowel voor- als tegenstanders voor een rondweg te bestaan. Het aantal positieve en negatieve reacties daarover is gelijk verdeeld. Dit strookt met de conclusie in de verkenning dat de realisatie van een rondweg per saldo net zoveel mensen schaadt als dat het een oplossing vormt voor de aanwonenden langs de N 348 in Leuvenheim.

De provincie Gelderland heeft het standpunt dat de noodzaak voor de realisatie van een rondweg om Leuvenheim ontbreekt. Dit standpunt wordt betrokken op basis van voortgeschreden inzicht in de problematiek op en langs de N 348 in Leuvenheim, na het uitgevoerde onderzoek in de verkenning.

2.14 Alternatieve maatregelen

2.14.1 Inspraakreacties

- a. Een alternatief voor de oplossingsrichtingen en de rondweg vormt het opkopen van de huizen langs de N 348 en van de N 348 een goede doorgangsweg te maken.
- b. Het doortrekken van de A 348 vanuit Dieren vormt een goed alternatief voor de rondweg Leuvenheim en/of de voorgestelde maatregelen in de preverkenning.
- c. Tussen Dieren en Zutphen dient de N 348 aan de oostelijke zijde van de IJssel te worden gelegd. Hiermee kan het hele gebied tussen Dieren en Zutphen in één keer aangepakt worden.

2.14.2 Antwoord

- a. Het opkopen van de woningen langs de N 348 (en mogelijk verwijdering van de woningen) vormt geen reële oplossingsrichting vanwege de kosten die daarmee gemoeid zijn. Verder bestaat er geen formele (wettelijke) aanleiding tot het verplaatsen of verwijderen van woningen omdat de weg niet wordt verlegd en/of de capaciteit van de weg niet wordt uitgebreid.
- b. Tot het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II, 1988) heeft een nationale verbinding van Arnhem via Zutphen en Deventer naar Hoogeveen op het Rijkswegenplan gestaan als noord-zuidverbinding, parallel aan de A50. In het SVV II is deze nationale verbinding komen te vervallen en was de weg geen onderdeel meer van het hoofdwegennet. Dit is geëffectueerd met de uitvoering van de Wet Herverdeling Wegbeheer in 1993. Toen is de weg door het Rijk overgedragen aan de provincies Gelderland en Overijssel. Daarmee kreeg de N348 een functie voor het regionale verkeer. Dit wordt ook ondersteund door het gebruik ervan. Het verkeer dat deze route gebruikt

heeft een herkomst of bestemming langs deze route. Het verkeer van bijvoorbeeld Deventer naar Arnhem wordt verwezen via de A1 en de A50. In de periode tot 1988 zijn delen van de nationale verbinding gerealiseerd; de als autosnelweg uitgevoerde gedeelten. Het doortrekken van de A348 door de IJsselvallei richting Zutphen staat niet op de agenda van de huidige wegbeheerder, de provincie Gelderland.

- c. Het verleggen van de N 348 naar de oostelijke zijde van de IJssel vormt geen reële oplossingsrichting. Ten eerste vormt het verleggen van de N348 een vergelijkbare oplossingsrichting als het doortrekken van de N348. Dit staat niet op de agenda van de provincie Gelderland, zie paragraaf 2.14 van deze nota. Verder zullen de huidige knelpunten door het verleggen van de N 348 worden verplaatst.

3 ANTWOORDEN OP REACTIES 26 APRIL 2010

3.1 Inleiding

3.1.1 Aard van de reacties

In totaal zijn er tijdens en na inloopavond op 26 april 2010 dertig schriftelijke reacties binnengekomen, deze reacties zijn in bijlage 2 van deze reactienota bijgesloten. In 12 van deze reacties geeft men een positieve reactie op de voorgestelde oplossingen. In 11 reacties geeft men een deels positieve of negatieve reactie en worden alternatieve of aanvullende oplossingsrichtingen voorgesteld. In de overige reacties worden geen positieve of negatieve reacties geuit, maar worden alleen suggesties voor (aanvullende) maatregelen gegeven.

3.1.2 Werkwijze

In onderstaande reactienota zijn de schriftelijke reacties die tijdens en na de informatieavond zijn binnengekomen gebundeld en geclusterd. Een aantal reacties betreft namelijk hetzelfde onderwerp, deze reacties zijn samengenomen en vervolgens is daar één antwoord op gegeven.

3.2 Algemene opmerkingen

3.2.1 Inspraakreacties

- a. Er wordt getwijfeld of de voorgestelde maatregelen voldoende snelheidsremmend zijn.
- b. Er wordt getwijfeld of er voldoende maatregelen worden getroffen ten aanzien van de overlast door het vrachtverkeer, gevraagd wordt of die de meeste overlast leveren?

3.2.2 Antwoord

- a. Het remmen van de snelheid van het verkeer vormt één van de doelen van de maatregelen. Van de voorgestelde maatregelen (vormgeven komgrenzen, oversteken en landschappelijk inrichting van de weg) gaat een sterkere snelheidsremmende werking uit dan van de huidige vormgeving van de N 348 in Leuvenheim. Voor de effectiviteit van maatregelen is elke wegbeheerder echter afhankelijk van het gedrag van de weggebruikers. Ofwel, maatregelen aan de inrichting van de weg hebben invloed op dit gedrag en de snelheid van de weggebruikers, maar kunnen niet garanderen dat iedere weggebruiker zich aan de verkeersregels houdt.
- b. Door Leuvenheim is het aandeel vrachtverkeer (in 2009) ruim 9% van het totale verkeer, dat is niet hoger dan het gemiddelde op provinciale wegen. Er worden geen specifieke maatregelen ter verlaging van de overlast door het vrachtverkeer gerealiseerd. Wel wordt er bij het ontwerp van de maatregelen expliciet gelet op de overlast van al het gemotoriseerde verkeer, specifiek het vrachtverkeer. Zo zijn er geen drempels,

verkeerslichten of rotondes als oplossing voorgesteld, mede vanwege de geluidoverlast en verlaging van de luchtkwaliteit die dat tot gevolg heeft, door accelerend verkeer. Verder wordt er stil asfalt aangebracht tijdens het onderhoud, waarmee de geluidoverlast verminderd wordt.

3.3 Wegdek N 348

3.3.1 Inspraakreacties

- a. De N 348 is door opeenvolgend onderhoud steeds hoger komen te liggen, dit heeft tot gevolg dat de afwatering slecht is, het water loopt naar de huizen.
- b. Stil asfalt is noodzakelijk.

3.3.2 Antwoord

- a. Stijging van het wegdek door opeenvolgende overlaging van het asfalt wordt als aandachtspunt genoteerd voor de uitvoering van het onderhoud. Er zullen maatregelen worden overwogen om te voorkomen dat het wegdek verder stijgt, dan wel deze te verlagen.
- b. Tijdens het onderhoud zal er stil asfalt worden aangebracht op de N 348 in Leuvenheim.

3.4 Weginrichting N 348

3.4.1 Inspraakreacties

- a. Het verkeer komt dichterbij de woning, met meer overlast tot gevolg.
- b. Een verharde strook is nodig om de in-/uitritten langs de weg op te rijden en als uitwijkmogelijkheid voor fietsers.
- c. De verharding en de afstand tussen het huidige fietspad en de rijbaan dient intact te worden gelaten.
- d. De afscheiding tussen de rijbaan en de fietspaden dient ingericht te worden met heggetjes/haagjes, niet met gras.
- e. Er dient een haagje tussen de fietspaden en de rijbaan te worden geplant om illegale oversteken te voorkomen.
- f. De fietspaden dienen te worden vormgegeven met klinkers/tegels in plaats van asfalt. Dit versterkt het dorps karakter en zal de snelheid van het verkeer verlagen.
- g. De middengeleiders (bij kruispunten en oversteken) dienen te worden ingericht met gras of beplanting in plaats van beton.

- h. Er dienen 'dorpslantaarnpalen' te worden geplaatst die het dorpse karakter van de N 348 in Leuvenheim versterken.

3.4.2 Antwoorden

- a. In de ontwerpen voor de maatregelen die worden uitgevoerd tijdens het onderhoud, ligt de rijbaan van de N 348 niet dicht op de huizen langs de weg. De rijbaan wordt niet verlegd of verbreed. Wel worden er molgoten langs de weg aangebracht, waardoor op de tekening lijkt of de weg dicht op de huizen komt te liggen. Het ontwerp van de N 348 voor de kom Leuvenheim zal, door de snelheidsremmende maatregelen en het aanbrengen van stil asfalt, ertoe leiden dat de geluidoverlast verminderd wordt.
- b. In het ontwerp wordt rekening gehouden met het in- en uitrijden van de erftoegangen langs de weg. Het fietspad kan gebruikt worden als opstelruimte en als ruimte om achteruit de erven op te rijden.
- c. In het ontwerp komen de fietspaden niet dicht op de rijbaan te liggen. De scheiding tussen de fietspaden en de rijbaan wordt wel anders vormgegeven.
- d. Door de provincie Gelderland is er een visie op de landschappelijke inpassing van de weg geformuleerd. Na nadere uitwerking, wordt daarin eventueel voorzien in haagjes langs de weg en beplanting op de middengeleiders.
- e. Zie antwoord d.
- f. De fietspaden zullen worden ingericht met asfalt in plaats van andere verharding vanwege de gasleidingen die onder de fietspaden liggen. Mogelijk zal de verharding, bij onderhoud van de leidingen, in de toekomst kunnen worden aangepast. De snelheid van het fietsverkeer op de fietspaden zal er niet significant door beïnvloed worden. Wijziging van de type verharding op de fietspaden zal verder geen effect hebben op de snelheid van het verkeer op de N 348, ondanks versterking van het dorpse karakter.
- g. Zie antwoord d.
- h. Door de provincie Gelderland is er een visie op de landschappelijke inpassing van de weg geformuleerd. De huidige lantaarns worden eventueel vervangen door een andere type lantaarns of de sterkte van de verlichting wordt eventueel aangepast.

3.5 Aanvullende maatregelen

3.5.1 Inspraakreacties

- a. Er dienen meer bochten in de weg te worden aangelegd om de snelheid van het verkeer effectiever af te remmen.
- b. Er dient een rotonde te worden gerealiseerd ter plaatse van het grasveld.
- c. Er dienen flitspalen te worden geplaatst om de snelheid van het verkeer effectiever af te remmen, zoals in Voorst.

3.5.2 Antwoorden

- a. In het ontwerp wordt de rijbaan van de N 348 op verschillende locaties in Leuvenheim uitgebogen. Ruimte om de N 348 op meer plaatsen uit te buigen of slingers/bochten in de weg aan te leggen is niet aanwezig binnen de huidige eigendomsgrenzen. Of zouden tot concessies leiden aan de fiets- en parkeervoorzieningen aan weerszijden van de weg. Er zullen daarom niet meer of scherpere bochten worden aangebracht.
- b. Een rotonde wordt toegepast als kruispuntvorm en niet als keervoorzieningen op wegvakken. Op kruispunten heeft de realisatie van een rotonde het doel om de verkeersveiligheid en/of doorstroming te verbeteren. Echter, de realisatie van een rotonde op een wegvak zal door de afwezigheid van zijwegen en kruisend verkeer (uitgezonderd het lage aandeel kerend verkeer) mogelijk de verkeersveiligheid en in ieder geval de doorstroming van het verkeer negatief beïnvloeden.
- c. Handhaving van de snelheid door het plaatsen van flitspalen en/of het uitvoeren van mobiele controles vormt de bevoegdheid van het Openbaar ministerie en de politie, daarover beslist de provincie niet.

3.6 Fietsoversteken algemeen

3.6.1 Inspraakreactie

De realisatie van meer fietsoversteken leidt tot onveiligere situaties, er dienen minder oversteken te worden gerealiseerd.

3.6.2 Antwoord

In de huidige situatie is als knelpunt waargenomen dat het fietsverkeer in Leuvenheim op verschillende locaties oversteeft, ook daar waar er géén fietsoversteken aanwezig zijn. Dit leidt tot onverwachte bewegingen en verkeersonveilige situaties. Door meer oversteken te faciliteren dan in de huidige situatie, wordt de verkeersveiligheid verbeterd, omdat het fietsverkeer veilige oversteeklocaties wordt geboden en het gemotoriseerde verkeer hierop attent wordt gemaakt.

3.7 Zuidelijke komgrens

3.7.1 Inspraakreactie

De zuidelijke komgrens dient haakser te worden vormgegeven, dat heeft een effectievere snelheidsremmende werking.

3.7.2 Antwoord

In de huidige situatie buigt de rijbaan ter plaatse van de zuidelijke komgrens nauwelijks uit en is er slechts een smalle middengeleider vormgegeven. Dit werkt onvoldoende snelheidsremmend. In het ontwerp wordt een bredere middengeleider gerealiseerd en wordt de rijbaan van de N 348 aan beide zijden sterker uitgebogen. Dit heeft een snelheidsremmende werking tot gevolg. Om het ontwerp in te passen, dienen de fietspaden en watergangen aan weerszijden van de weg te worden verlegd. Verdere uitbuiging zal een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid, omdat het verkeer te scherp dient uit te buigen en hierop mogelijk niet anticipeert.

3.8 Kruispunt Metelerkampweg en Schansweg

3.8.1 Inspraakreacties

- a. De uitvoegstroken ter plaatse van het kruispunt N 348/ Metelerkampweg/Schansweg dienen niet te worden verwijderd. Vooral vanuit de richting Dieren heeft dit een negatief effect op de verkeersveiligheid, risico op kop/staart botsingen. Verder ontstaat er mogelijk filevorming door wachtrijen achter het linksafslaan verkeer. Verder wordt de oversteekbaarheid van de N 348 verslechtert en wordt het oprijden van de N 348 vanuit de zijwegen moeilijker. In de huidige situatie staan er al wachtrijen.
- b. Er dient een rotonde of verkeersregelinstantie (VRI) (verkeerslichten) te worden geplaatst, de voorgestelde oplossing is nog onvoldoende snelheidsremmend.
- c. Er dient een proef te worden uitgevoerd om de effecten van het afsluiten van één of beide voorsorteervakken goed in kaart te brengen.
- d. De bocht vanuit de Schansweg richting Brummen is te krap voor vrachtverkeer.
- e. Er dient een haag te worden geplaatst op de middengeleider van het kruispunt en aan weerszijden van de weg.
- f. Er dient belijning en pijlmarkering op het wegdek te worden aangebracht om het verkeer te geleiden omdat de Metelerkampweg en de Schansweg niet haaks tegenover elkaar op de N 348 aansluiten.

3.8.2 Antwoorden

- a. Naar het afsluiten van de linksafvakken op het kruispunt N 348/ Metelerkampweg/Schansweg is een kort onderzoek uitgevoerd, mede op basis van een locatiebezoek in de avondspits. De resultaten van dat onderzoek zijn beschreven in de bijlage van het rapport van de verkenning naar de N 348 in Leuvenheim. Op basis van de intensiteiten op het kruispunt blijkt dat (in theorie) de linksafvakken kunnen worden afgesloten. Echter, de effecten kunnen vooraf niet helder in beeld worden gebracht. Er wordt eventueel nog een nadere proef uitgevoerd waarbij één of beide linksafvakken wordt afgezet.
- b. De realisatie van een VRI of rotonde zal er toe leiden dat de overlast en leefbaarheid in de kom van Leuvenheim door accelerend verkeer verslechtert. Zie paragraaf 2.6 van deze nota.
- c. Er wordt eventueel een proef uitgevoerd (zie antwoord a).
- d. In het ontwerp wordt de bocht vanuit de Schansweg richting Brummen verruimd door het aanbrengen van overrijdbare bermverharding (geen asfalt).
- e. Door de provincie Gelderland is er een visie op de landschappelijke inpassing van de weg geformuleerd. Na nadere uitwerking, wordt daarin eventueel voorzien in haagjes langs de weg en beplanting op de middengeleiders.
- f. Op het kruispunt wordt geen pijlmarkering aangebracht. Pijlmarkering is geschikt voor kruispunten die haaks kunnen worden vormgegeven en waar het verkeer voor elkaar langs kan rijden. Het aanbrengen van haaiantanden en belijning in de vorm van 1-1 strepen op het kruisingsvlak kan worden overwogen. Er bestaat daarbij in het huidige ontwerp altijd een conflict tussen linksafslaand verkeer op de hoofdweg en linksafslaand en overstekend verkeer vanuit de zijwegen (dat tussen de geleiders staat).

3.9 Kruispunt Oudeweg

3.9.1 Inspraakreacties

- a. De fietsoversteek ter plaatse van het kruispunt met de Oudeweg dient te worden ingericht met hekjes op de middengeleider, zodat fietsers niet in één keer rechtdoor de N 348 kunnen oversteken, maar een korte slinger moeten maken.
- b. De noordelijke aansluiting naar de Oudeweg dient niet te worden afgesloten (1) in verband met zwaar verkeer dat haar bestemming heeft aan de Oudeweg of de Schansweg en de afwezigheid van mogelijkheden op deze wegen om te keren. Verder leidt het afsluiten van de Oudeweg tot (2) meer verkeersoverlast omdat het verkeer op de

Oudeweg heen en weer dient te rijden en geen rondje meer kan maken (via de Schansweg). De Oudeweg (3) is bovendien te smal en zal snel geblokkeerd kunnen worden. Verder (4) wordt een mogelijke omleidingroute bij een ongeval op de N 348 belemmerd. Ook (5) leidt het tot meer verkeer op het kruispunt met de Schansweg/Metelerkampweg.

- c. De mogelijkheid voor het verkeer om richting Brummen te rijden dient open te blijven. Het verkeer richting Dieren kan via de rotonde bij Brummen (Arnhemsestraat) worden geleid. Linksafslaand verkeer over de N 348 wordt daarmee voorkomen.
- d. Er dient een veiliger en haakse fietsoversteek gerealiseerd te worden, zonder de Oude weg af te sluiten. Het knelpunt wordt gevormd door de doorgang naar de Spankerenseweg.

3.9.2 Antwoorden

- a. De middengeleider ter plaatse van de Oudeweg is niet breder vormgegeven dan één rijstrook. Om een oversteek vorm te geven waar fietsers op de middengeleider kort naar de lengterichting van de weg dienen te draaien is meer ruimte nodig, zodat het fietsverkeer op een goede manier de bochten op de middengeleider kan nemen. Er is in de huidige situatie en in het ontwerp alleen voldoende ruimte aanwezig voor fietsers om zich tussen de geleiders op te stellen. Verder uitbuigen van de rijbaan van de N 348 is in verband met de eigendomsgrenzen niet mogelijk. Vanuit verkeersveiligheid is dit ook niet noodzakelijk, omdat in het huidige ontwerp het fietsverkeer niet meer schuin kan oversteken maar via de middengeleider over de N 348 geleid wordt. Omdat de Oudeweg verder niet meer volledig wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer (zie antwoord b) is de realisatie van een dergelijke middengeleider tevens niet meer mogelijk, omdat gemotoriseerd verkeer (vanuit Brummen naar de Oudeweg) over het kruisingsvlak dient te rijden.
- b. Vanwege de bezwaren tegen het volledig afsluiten van de Oudeweg zal de Oudeweg in het ontwerp niet meer volledig worden afgesloten. Wel zal de aansluiting naar de Spankerenseweg (parallelweg langs de westelijke zijde van de N 348) worden afgesloten en wordt er vanuit de Oudeweg een verplichte rijrichting rechtsaf ingesteld. Het verkeer vanuit de Oudeweg richting Dieren dient dan gebruik te maken van de rotonde bij Brummen. De Spankerenseweg blijft alleen bereikbaar voor (brom)fietsverkeer en voetgangers.
- c. Deze aanvulling is in het ontwerp overgenomen, zie antwoord b.
- d. Deze opmerking is in het ontwerp overgenomen. Zie voor de aangepaste ontwerpen het rapport van de verkenning naar de N 348 in Leuvenheim.

3.10 Fietsroutes Brummen - Leuvenheim

3.10.1 Inspraakreacties

- a. Fietspaden in twee richtingen leveren onveilige situaties op voor het verkeer van en naar de in-/uitritten langs de weg.
- b. Het fietspad aan de oostelijke zijde van de weg dient in twee richtingen te kunnen worden bereden tussen de rotonde bij Brummen tot de Oudeweg in plaats van tot de noordelijke komgrens. Er wordt daarmee een extra oversteek over de N 348 voorkomen.

3.10.2 Antwoorden

- a. Er wordt in het ontwerp alleen een fietspad in twee richtingen voorgesteld buiten de bebouwde kom van Leuvenheim (tussen de rotonde bij Brummen en de noordelijke komgrens). Dit fietspad kruist daarmee geen in-/uitritten.
- b. Het fietspad aan de oostelijke zijde van de weg kan volgens het ontwerp in twee richtingen worden bereden tussen de rotonde bij Brummen en de noordelijke komgrens van Leuvenheim. Verder doortrekken van het fietspad is niet mogelijk in verband met minimale breedte voor een fietspad in twee richtingen en de beperkte ruimte door de huidige eigendom- en bebouwingsgrenzen tussen de noordelijke komgrens en de Oudeweg.

3.11 Noordelijke komgrens

3.11.1 Inspraakreacties

- a. De tractorovergang ter plaatse van de noordelijke komgrens naar de landbouwgebieden ten oosten van de weg dient te worden afgesloten.
- b. De fietsoversteek ter plaatse van de noordelijke komgrens is onveilig door de tractorovergang en de hoge snelheid van het verkeer op de N 348. De maximale snelheid vanaf de rotonde Brummen dient te worden verlaagd.

3.11.2 Antwoorden

- a. De tractorovergang wordt afgesloten.
- b. De tractorovergang wordt afgesloten. De middengeleiders ter plaatse van de noordelijke komgrens worden ten opzichte van de huidige situatie in het ontwerp enkele meters naar het noorden verplaatst én verbreed. Verbreding van de middengeleiders i.c.m. uitbuiging van de rijbaan van de N 348 zal een snelheidsremmende werking op het verkeer hebben. Verder houdt verlaging van de maximale snelheid naar 60 km/u of 50 km/u enerzijds in dat de weg wordt afgewaardeerd naar een

erftoegangsweg of dat de weg binnen de bebouwde kom dient te worden gelegd. Het gebruik en het karakter van de N 348 komt echter niet overeen met het gebruik van een erftoegangsweg. Het wegvak buiten de bebouwde kom van Leuvenheim in de huidige situatie komt verder niet overeen met de kenmerken en richtlijnen voor wegvakken binnen de bebouwde kom. Verlaging van de maximale snelheid kan daarom niet onderbouwd worden. Verlaging van de snelheid naar 70 km/u wordt verder niet toegepast op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom, uitgezonderd op wegvakken bij verkeerslichten. De snelheid op de N348 wordt niet verlaagd op dit wegvak.

3.12 Alternatieve maatregelen

3.12.1 Inspraakreacties

- a. Een rondweg om Leuvenheim of een tunnel vormen de enige oplossingen.
- b. Er is geen unaniem draagvlak voor een rondweg.
- c. De N 348 dient te worden doorgetrokken over de IJssel.
- d. De N 348 dient te worden doorgetrokken door het verleggen van de IJssel in het kader van het project IJsselsprong (Ruimte voor de Rivier).
- e. De N18 niet aanpassen en de A15 doortrekken tot Oldenzaal, in combinatie met het uitbreiden van de Betuweroute, vormt een goede oplossing.

3.12.2 Antwoorden

- a. Een rondweg om Leuvenheim vormt geen onderdeel van de scope van de verkenning naar de N 348 in Leuvenheim. Er worden in de verkenningen maatregelen onderzocht die de situatie in Leuvenheim verbeteren en gedurende het onderhoud al kunnen worden uitgevoerd. Vanwege procedure- en realisatietijd vormt een rondweg geen maatregel die in het kader van het onderhoud kan worden meegenomen. Vanwege de maatschappelijke en politieke aandacht voor een rondweg om Leuvenheim zijn binnen het kader van de verkenning naar de N 348 wel de noodzaak en mogelijkheden van een rondweg om Leuvenheim globaal onderzocht. Uit die analyse blijkt dat de noodzaak van een rondweg betreffende de aspecten leefbaarheid, barrièrewerking en verkeersveiligheid niet kan worden vastgesteld.
- b. Uit de ontvangen reacties van de informatieavond in december en de inloopavond in april blijken er binnen Leuvenheim zowel voor- als tegenstanders voor een rondweg te bestaan. Het aantal positieve en negatieve reacties daarover is gelijk verdeeld. Dit strookt met de conclusie in de verkenning dat de realisatie van een rondweg per saldo

net zoveel mensen schaadt als dat het een oplossing vormt voor de aanwonenden langs de N 348 in Leuvenheim.

- c. Tot het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II, 1988) heeft een nationale verbinding van Arnhem via Zutphen en Deventer naar Hoogeveen op het Rijkswegenplan gestaan als noord-zuidverbinding, parallel aan de A50. In het SVV II is deze nationale verbinding komen te vervallen en was de weg geen onderdeel meer van het hoofdwegennet. Dit is geëffectueerd met de uitvoering van de Wet Herverdeling Wegbeheer in 1993. Toen is de weg door het Rijk overgedragen aan de provincies Gelderland en Overijssel. Daarmee kreeg de N348 een functie voor het regionale verkeer. Dit wordt ook ondersteund door het gebruik ervan. Het verkeer dat deze route gebruikt heeft een herkomst of bestemming langs deze route. Het verkeer van bijvoorbeeld Deventer naar Arnhem wordt verwezen via de A1 en de A50. In de periode tot 1988 zijn delen van de nationale verbinding gerealiseerd: de als autosnelweg uitgevoerde gedeelten. Het doortrekken van de A348 door de IJsselvallei richting Zutphen staat niet op de agenda van de huidige wegbeheerder, de provincie Gelderland.
- d. Zie antwoord c. Het verleggen van de rivier zal bovendien tot meer kosten leiden dan alleen doortrekken van de N 348. Het project Ruimte voor de Rivier bevat maatregelen aan de IJssel die al (deels) zijn vastgesteld. Verleggen van de rivier valt daar niet onder.
- e. De N18, A15 en de Betuweroute vormen Rijksinfrastructuur en vallen daarmee buiten het beheer en de beslissingsbevoegdheid van de provincie Gelderland. Verder zijn er geen middelen beschikbaar voor de voorgestelde maatregelen. Er is en wordt geen onderzoek uitgevoerd naar de effectiviteit van deze maatregelen.

3.13 Wegvak Dieren - Leuvenheim

3.13.1 Inspraakreacties

- a. De aansluiting naar Arnhemsestraat 112 (circa kilometer 17,65) is gevaarlijk, er is een betere uitvoermogelijkheid noodzakelijk.
- b. De fietspaden tussen Arnhemsestraat 104 (circa km 18,55) en de Metelerkampweg in Leuvenheim worden in twee richtingen gebruikt. Dit dient mogelijk te blijven uit het oogpunt van verkeersveiligheid.
- c. Ten zuiden van Leuvenheim zijn fietspaden in twee richtingen noodzakelijk uit het oogpunt van verkeersveiligheid.
- d. Fietsers stellen zich op in het linksafvak ter plaatse van restaurant de Luchte, Spankeren.
- e. Het oversteken van de weg ten zuiden van Leuvenheim is onveilig.

- f. Er dienen snelheidsremmende maatregelen te worden getroffen ter plaatse van de aansluiting van het Wilgenpad (km 18,95).
- g. De oversteek die wordt vormgegeven bij de zuidelijke komgrens van Leuvenheim faciliteert niet het verkeer komende uit het Wilgenpad.
- h. Het landbouwverkeer dient niet door Brummen te worden geleid, maar dient vanaf de rotonde met de Arnhemsestraat naar de IJsselbrug via het fietspad te worden geleid. Het fietspad langs de N 348 dient daarvoor te worden omgebouwd tot parallelweg.

3.13.2 Antwoord

Bovenstaande inspraakreacties vallen buiten de projectgrenzen van de verkenning naar de N 348 in Leuvenheim. Er is naar aanleiding van de ingebrachte reacties in december door de provincie Gelderland een aparte verkenning opgestart naar de N 348 tussen Dieren en Leuvenheim. Bovenstaande reacties zullen in die verkenning worden meegenomen.