

Reconstructie kruising Quatre Bras

reactienota

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Beantwoording reacties	4
3.	Vervolg	10

1. Inleiding

Op woensdag 27 november heeft de provincie Gelderland, in samenwerking met de gemeente Lochem een inloopbijeenkomst gehouden voor omwonenden en belangstellenden over de reconstructie van het kruispunt Quatre Bras – Flierderweg met de N348 in Eefde.

Het doel van de reconstructie van het kruispunt Quatre Bras (Zutphenseweg/Flierderweg/Quatre Brasweg) is het verbeteren van de verkeersveiligheid. De provincie heeft onderzoek gedaan naar de oorzaken van de knelpunten en de mogelijke oplossingen. Naar aanleiding hiervan is een aantal oplossingen (varianten) uitgewerkt.

Tijdens de inloopbijeenkomst was er gelegenheid deze varianten te bekijken en om vragen te stellen. Tevens was er de mogelijkheid een reactie op de oplossingsrichtingen via een reactieformulier aan de provincie kenbaar te maken. De provincie heeft ruim 20 reacties ontvangen.

In de voorliggende nota zijn de ingekomen reacties samengevat en wordt antwoord/reactie gegeven op de aangedragen suggesties en opmerkingen.

2. Beantwoording reacties

1. De provincie geeft onder andere aan de zichtbaarheid van de kruising te gaan verbeteren. Zijn eenvoudige maatregelen als borden, (knipper)lichten hiervoor niet voldoende?

Het is effectiever om maatregelen te nemen aan de weg zelf, waarbij de voorkeur uitgaat naar het verwijderen van enkele bomen, het aanbrengen van een middengeleider en de uitbuiging van het fietspad. Extra bebording is een minimale, weinig effectieve, maatregel. De provincie is zeer terughoudend met het plaatsen van (knipper)lichten. De voorkeursvariant biedt voldoende mogelijkheden om zichtbaarheid van de kruising te verbeteren.

2. Tijdens de inloopavond werd aangegeven dat verkeerslichten o.a. om geluidstechnische redenen niet mogelijk zijn. Is hier geen mouw aan te passen? Dergelijke redenen mogen geen bezwaar zijn.

Geluidsreducerend asfalt is zachter (open structuur) en slijt sneller dan normaal asfalt. Bij verkeerslichten is gebruik van dit asfalt niet mogelijk vanwege snelle slijtage door het grote aantal stop- en optrekbewegingen. Dit betekent dat er bij plaatsing van verkeerslichten normaal asfalt gebruikt moet worden. Op dit moment ligt er geluidsreducerend asfalt. Vanwege de noodzaak om bij verkeerslichten normaal asfalt aan te brengen zal de geluidsbelasting op de omliggende woningen aanzienlijk toenemen. In dit geval zelfs dusdanig veel (>5 dB) dat de maximale norm uit de Wet geluidhinder wordt overschreden. Hierdoor kunnen verkeerslichten niet gerealiseerd worden. De enige wijze waarop de verkeerslichtenvariant binnen de wettelijke kaders ingepast kan worden is door negen woningen te slopen of door hoge geluidsschermen pal voor de woningen te plaatsen. Geen van deze opties zijn realistisch en/of ruimtelijk inpasbaar. Daarnaast is akoestiek niet de enige reden waarom deze variant niet de voorkeur heeft. In relatie tot de probleemoplossende werking is deze variant niet kostenefficiënt. Bovendien is er op het gebied van veiligheid niet op alle fronten sprake van verbetering. Door het toenemende aantal stops neemt de kans op kop-staartongevallen toe.

3. Waarom wordt er geen tunnel voor fietsers aangebracht?

Bij deze kruising ontbreekt op veel plaatsen de vereiste ruimte voor een tunnel, inclusief de toeleidende hellingbanen. Daarnaast is een tunnel een zeer kostbare en ingrijpende oplossing.

4. Blijft de maximumsnelheid op de Zutphenseweg 80km/h? Waarom?

De Zutphenseweg heeft tussen Zutphen en Deventer de functie van regionale ontsluitingsweg; een verbindende schakel tussen dorpen, steden en regio's. In dit geval de route tussen Zutphen en Deventer/A1. Bij een dergelijke functie horen een bijpassende inrichting en snelheidsregime; een 80km-regime.

5. Is het mogelijk om de maximumsnelheid te handhaven met flitscamera's?

Wetshandhaving is de verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie en de politie. Uit waarnemingen blijkt dat de maximumsnelheid relatief weinig overschreden wordt. Wij blijven echter periodiek de rijsnelheid op de Zutphenseweg meten.

6. Is er sprake van sluipverkeer langs de Lindeboomweg? Zo ja, worden binnen dit project maatregelen hiervoor getroffen?

Sluipverkeer is verkeer dat via een ongewenste route rijdt. Er zijn in deze omgeving geen situaties bekend waarin veel verkeer gebruik maakt van routes die daarvoor niet zijn bedoeld. Na reconstructie van de kruising wijzigt deze situatie niet.

7. Kan de opstelruimte tussen de Zutphenseweg en het fietspad ter hoogte van de Flierderweg vergroot worden van 6 naar 12 meter (voor auto's met aanhanger)?

In het huidige ontwerp is reeds een opstelruimte van 6 meter lang voorzien; voldoende ruimte om plaats te bieden aan een personenauto. De meerwaarde van een nog langere opstelruimte is te beperkt in relatie tot het extra ruimtebeslag en de extra kosten die dit met zich meebrengt.

8. Kan het tracé van de Zutphenseweg westwaarts worden verlegd zodat het pand van nummer 23 behouden kan blijven?

Binnen de voorkeursvariant is gezocht naar uitwerkingen waarbij de woning gehandhaafd kon worden. Bij veel panden aan de westzijde zou dit ten koste gaan van voortuinen en parkeerruimte. De ruimtelijke beperkingen aan de westzijde zijn groter dan aan de oostzijde. Ook voor het wegbeeld en de verkeersafwikkeling is dit niet gewenst. Verlegging van het tracé in westelijke richting is dus niet wenselijk.

9. Kan overbodige bebording verwijderd worden? En is een inhaalverbod voor alle verkeer geen optie?

Bij de voorbereiding van de uiteindelijke maatregelen wordt kritisch gekeken welke borden wenselijk zijn en welke overbodig. In principe is het beleid om het aantal verkeersborden te minimaliseren. Een inhaalverbod wordt ingesteld als er sprake is van veel gevaarlijke inhaalmanoeuvres, dat is hier niet het geval. Mede door de hoge verkeersintensiteit wordt er relatief weinig ingehaald. Momenteel geldt er reeds een inhaalverbod voor alle verkeer, met uitzondering van landbouwverkeer. Er is geen aanleiding dit inhaalverbod te wijzigen.

10. Kan de Quatre Brasweg tussen de Rijsseltweg en de Zutphenseweg worden afgesloten voor vrachtverkeer?

Een dergelijke afsluiting zou betekenen dat al het (bestemmings)vrachtverkeer via de Mettrayweg naar het hoofdwegennet moet rijden. Weliswaar is het via deze route makkelijker de provinciale weg op te rijden (vanwege de verkeerslichten), maar de toename van verkeer op de Mettrayweg is minder gewenst. De breedte van de weg, het bochtige profiel en de vele bomen die dicht aan de weg staan maken deze weg ongeschikt voor een toename van (vracht)verkeer.

11. Waarom steekt de doorgaande fietsroute tussen Deventer en Zutphen op deze kruising de Zutphenseweg over?

Qua fietsroutes ligt het zwaartepunt bij de noord-zuidverbinding langs de Zutphenseweg. Momenteel bestudeert de Regio Stedendriehoek de opties voor een snelfietsroute tussen Zutphen en Deventer. Ook de fietsroutering ter hoogte van Quatre Bras wordt hierbij onder de loep gehouden.

12. Kan de eik bij huisnummer 42 (oude DSB-gebouw) niet behouden blijven (wordt nu gekapt vanwege het fietspad)?

Het 'om de boom heenleggen' van het fietspad zou grote en onlogische kronkelingen in het fietspad veroorzaken. Met name voor grote groepen fietsers betekent dit een verkeersveiligheidsrisico. Vandaar deze keuze.

13. Waarom wordt de uitrit van het restaurant aan de Quatre Brasweg verplaatst in de richting van de Zutphenseweg? Levert dit geen gevaarlijke situaties op?

De situatie rond de toegang van het restaurant wordt bij de verdere uitwerking van het plan, in overleg met de betrokkenen nader beschouwd.

14. Waarom wordt de uitrit van het restaurant aan de Zutphenseweg afgesloten? Is de goederen-ingang van het restaurant nu nog wel bereikbaar voor bevoorrading? Gaat dit niet ten koste van parkeerplaatsen?

Zie antwoord op vraag 13.

15. Leidt de combinatie van een verkeersdrempel en een uitrit (bij de uitgang van het restaurant aan de Quatre Brasweg) niet tot problemen?

Bij de nadere uitwerking van het plan wordt bekeken of hier een aanpassing (verschuiving) nodig is.

16. Welke voordelen biedt de voorkeursvariant (nr. 1) voor verkeer dat vanaf de Quatre Brasweg de Zutphenseweg of de Flierderweg wil oprijden?

Er zijn drie belangrijke elementen in de voorkeursvariant waar het autoverkeer op de Quatre Brasweg voordeel van heeft:

- door de middengeleider en de uitbuiging zal de snelheid op de Zutphenseweg op natuurlijke wijze licht afnemen;
- de kruising valt meer op, waardoor verkeer op de Zutphenseweg minder snel verrast zal worden door verkeer vanaf de zijwegen;
- in de nieuwe situatie kunnen verkeersdeelnemers vanaf de Quatre Brasweg verder de Zutphenseweg opkijken.

17. Is het geluidsarme asfalt qua stevigheid wel berekend op de snelle optrekbewegingen op de Zutphenseweg vanaf de zijwegen?

Stil asfalt is niet bestand tegen grote aantallen stop- en optrekbewegingen zoals bij verkeerslichten. In de huidige en toekomstige situatie zonder verkeerslichten kan wel stil asfalt worden toegepast.

18. Is de voorkeursvariant (nr. 1) met de middengeleider wel een veilige oplossing voor grote groepen fietsers? Gaan die niet op de rijbaan staan als het middeneiland volstaat?

Gezien de verkeersdrukte op de weg wordt verwacht dat groepen fietsers (ook schoolgaand) niet op de rijbaan gaan stilstaan, maar aan de zijkant wachten tot er ruimte is in de middengeleider.

19. Kan het linksafvak naar de Flierderweg niet korter?

De linksafstrook is nu al zo kort mogelijk ontworpen, rekening houdend met de lengte die nodig is om af te remmen.

20. Kunnen de bomen bij huisnummer 36 en 38 niet worden gespaard als de wegas in noordoostelijke richting verschoven wordt?

Een dergelijke uitbuiging zou voor autoverkeer onlogisch zijn en tot onverwachte verkeersbewegingen leiden. Dit heeft een negatieve invloed op de verkeersveiligheid. Bij het ontwerpen is getracht om tot een uitvoering te komen waarin zoveel mogelijk bomen worden gespaard. Het belangrijkste criterium hierbij is de verkeersveiligheid in relatie tot het zicht vanaf de zijwegen.

21. Is het ontwerp uit 2009 (met verkeerslichten) wel aangepast?

Bij de variant met verkeerslichten is een optimalisatieslag gepleegd ten opzichte van de variant uit 2009. Dit heeft geleid tot variant 2. Deze optimalisatieslag vraagt om nog meer ruimte en is akoestisch nog ongunstiger dan het ontwerp uit 2009. Zie verder het antwoord op vraag 2.

22. Is er een beplantingsplan?

Zaken als beplanting worden meegenomen bij de nadere uitwerking van het plan.

23. Hoe wordt hemelwaterafvoer geregeld?

Zaken als hemelwaterafvoer worden meegenomen bij de nadere uitwerking van het plan.

24. Zijn de uitgevoerde verkeerstellingen beschikbaar?

De regulier uitgevoerde tellingen zijn terug te vinden op <http://apps.gelderland.nl/verkeersintensiteitweb/IntensiteitGrafiek.aspx>. Ten aanzien van de kruispunttelling op deze locatie: deze is als bijlage opgenomen in het onderzoeksrapport. Deze verschijnt na vaststelling op www.gelderland/n348-eefde-a1

25. Kan er een extra fietsoversteek worden gecreëerd ter hoogte van de Markeweg? Zo wordt de fietsoversteek bij de kruising met de Quatre Brasweg ontlast.

Het veilig oversteken van de Zutphenseweg en de Flienderweg is een belangrijk criterium geweest bij de uitwerking van de varianten. In de voorkeursvariant zal de veiligheid voor fietsers ter hoogte van de kruising met de Quatre Brasweg structureel verbeteren. Het duidelijke wegprofiel, het verbeterde zicht en de verhoogde attentie zullen zorgen ervoor dat de betrokken verkeersdeelnemers verantwoordelijke en voorspelbare keuzes maken bij oversteeklocaties. Het beleid is om het aantal kruisingen en oversteeklocaties te minimaliseren en de locaties die overblijven goed en robuust vorm te geven. Dit om een eenduidig en rustig wegbeeld te creëren, en de attentie van de automobilist meer te focussen op een beperkt aantal kruispunten / oversteeklocaties.

26. Op de inloopavond werd aangegeven dat de voorkeursoplossing tot een natuurlijke lichte snelheidsverlaging leidt, vanwege de middelgeleider en de uitbuiging. Wordt dit effect niet weggelaten door de kap van de bomen en het verruimde zicht dat daardoor ontstaat?

De maximumsnelheid wordt in de huidige situatie nauwelijks overschreden. Voor automobilisten zal de middelgeleider maatgevend zijn bij de gereden snelheid. Een middelgeleider wordt als een obstakel beschouwd dat voor een natuurlijke afremming zorgt. Het verwijderen van een aantal bomen beïnvloedt mogelijk het wegbeeld ter plaatse, maar netto wordt nog steeds een zichtbare snelheidsreductie verwacht. Aanvullende maatregelen zijn dus niet nodig.

27. Kan de fietsoversteek niet opvallender worden gemaakt om conflicten tussen overstekende fietsers en automobilisten te vermijden?

Om de kans op dergelijke conflicten te minimaliseren is het zaak dat beide partijen elkaar goed kunnen zien en dat het gewenste gedrag (snelheid, voorrang) duidelijk is. Aan beide elementen is uitgebreid aandacht besteed bij de uitwerking. Ten aanzien van de genoemde verbetermogelijkheid: het verruimen van het zicht vanaf/naar de kruising in combinatie met de middelgeleider en gebruik van rood asfalt zorgt voor voldoende extra attentie van de oversteek.

28. Is het mogelijk om aan de westzijde van de Zutphenseweg een voetpad aan te brengen richting de kruising? De Zutphenseweg kan nu vanaf de aanliggende erven niet veilig overgestoken worden.

Het is helaas niet mogelijk voor iedere individuele situatie een (route naar een) verbeterde oversteek te creëren.

29. Is het mogelijk om achterlangs de panden aan de westzijde van de Zutphenseweg een voetpad aan te brengen, zodat aanwonenden achterlangs veilig de kruising kunnen bereiken om daar over te steken?

Dit is particulier terrein en geen eigendom van de provincie Gelderland of de gemeente Lochem.

30. Waarom heeft variant 3 (de rotonde-variant) niet de voorkeur?

Deze variant is verkeersveilig, maar daarnaast ook zeer kostbaar en zeer ruimte-intensief. In de integrale afweging is deze variant daarom niet als voorkeursvariant benoemd.

31. Kan er een verbod op grote voertuigen worden ingesteld op de zijwegen?

Een aantal bestemmingen in het buitengebied tussen Eefde en Gorssel heeft een functie waarbij bereikbaarheid van grote voertuigen mogelijk moet blijven. Voor deze voertuigen zijn vaak geen alternatieve route voorhanden omdat deze te smal zijn en/of nog meer door bewoond gebied van Gorssel en Eefde lopen. Het afsluiten van zijwegen voor grote voertuigen (bovenop de landelijke bepalingen) is daarom niet gewenst.

32. Komt er ook een oversteek ter hoogte van de nieuwe wijk Grooterkamp?

De wijk Grooterkamp is gericht op Gorssel. Het gebruik van een oversteek aan de 'achterzijde' van de wijk zou dusdanig beperkt zijn dat een extra oversteek hier niet gerechtvaardigd is.

33. Kan de Vosweg in goede conditie gehouden worden (voor gebruik door omwonenden)?

Deze vraag is doorgespeeld aan de beheerder van de Vosweg, de gemeente Lochem.

34. Ontstaan er in de voorkeursvariant (nr. 1) geen onveilige situaties voor linksafslaand verkeer naar de Flierderweg met verkeer dat uit de richting van Zutphen komt (zeker als het linksafslaand verkeer ook nog voor de fietsoversteek moet wachten)?

Mede door de middengeleider zal de kruising meer gaan opvallen voor autoverkeer op de Zutphenseweg. Automobilisten zullen daardoor bewust en onbewust beter anticiperen op afslaande bewegingen op de kruising. Door het linksafvak heeft de afslaande automobilist meer tijd en meer overzicht. Wat betreft het wachten voor het fietspad; er is voldoende ruimte voor 1 auto om stil te staan tussen het fietspad en de Zutphenseweg. Voor auto's met aanhanger is deze ruimte te kort.

35. Gaan er in de voorkeursvariant (nr. 1) geen gevaarlijke situaties ontstaan voor afslaand verkeer van Quatre Brasweg naar Gorssel en vanaf Zutphen naar Quatre Brasweg?

Verkeersveiligheid is een belangrijk criterium geweest bij het uitwerken en beoordelen van de varianten. Wij verwachten dat ook voor de door u genoemde linksafbewegingen een verbetering zal ontstaan ten opzichte van de huidige situatie. Dergelijke kruispuntvormen komen zeer veel locaties in Nederland voor en functioneren over het algemeen zeer goed.

36. Kan ik vanaf mijn erf (aan de westzijde van de Zutphenseweg) nog wel veilig de weg oprijden als de berm smaller wordt?

De berm wordt niet smaller. De rand van het asfalt aan de westzijde van de weg blijft gehandhaafd.

37. Is de kap van de bomen aan de westzijde van de Zutphenseweg echt nodig?

Vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen (zicht vanuit zijwegen) is verwijdering van deze bomen noodzakelijk.

38. Is het voor ons nog mogelijk om vanuit de richting Zutphen ons erf op te rijden?

Op dit moment zit er geen fysieke rijbaanscheiding tussen de rijbanen, met uitzondering van de middengeleider ter hoogte van het voormalige DSB-terrein. Mocht tijdens de nadere uitwerking op andere plaatsen een fysieke scheiding overwogen worden, dan wordt deze overrijdbaar.

39. Kan de maximumsnelheid op de Zutphenseweg niet plaatselijk, ter hoogte van de kruising, verlaagd worden?

Deze optie is in een eerder stadium overwogen en afgevalen. Het plaatselijk verlagen van maximumsnelheden zorgt over het algemeen voor een rommelig verkeersbeeld. Een dergelijke maatregel wordt alleen toegepast als er op het gebied van fysieke maatregelen geen opties meer zijn. Door de middengeleider en de uitbuiging zal de snelheid op de Zutphenseweg op natuurlijke wijze licht afnemen.

40. Wordt de kruising in de voorkeursvariant (nr. 1) nog wel oversteekbaar voor fietsers?

De veiligheid van deze kwetsbare groep verkeersdeelnemers heeft veel aandacht gehad bij de uitwerking en beoordeling van de varianten. De voorkeursvariant bevat dan ook veel elementen die specifiek voor deze groep een verbetering betekenen.

41. Kan het ontbrekende stuk fietspad tussen de rotonde bij Eefde en de fietsbrug over de nieuwe rondweg alsnog worden aangelegd?

Momenteel bestudeert de Regio Stedendriehoek de opties voor een snelfietsroute tussen Zutphen en Deventer. Indien het aanleggen van dit ontbrekende stuk wenselijk is, zal dit uit deze studie blijken.

42. Kan de verlichting verbeterd worden?

Het opstellen van een verlichtingsplan van de kruising is onderdeel van de nadere uitwerking.

43. Blijft het nog wel mogelijk om bij deze kruising de Zutphenseweg over te steken?

Oversteken blijft mogelijk omdat er geen zijwegen worden afgesloten. Ook niet voor specifieke groepen verkeersdeelnemers.

44. Van de Zutphenseweg naar de Quatre Brasweg komt geen linksafvak. Gaat dit geen gevaarlijke situaties opleveren door auto's die wachtend linksafslaand verkeer inhalen?

Het aantal linksafbewegingen vanuit de richting Zutphen naar de Quatre Brasweg is beperkt. In deze situatie is de noodzaak van een veilige fietsoversteek belangrijker, vandaar de keuze om hier geen linksafvak aan te brengen. In plaats daarvan wordt de ruimte benut voor een middengeleider en een veiliger fietsoversteek. Op het kruispunt, in het verlengde van de middengeleider, is in (voorkeurs)variant 1 enige opstelruimte voor linksafslaande auto beschikbaar. De draai linksaf kan door alle reguliere voertuigen, inclusief vracht- en landbouwverkeer, gemaakt worden. Doordat de toepassing van opsluitbanden (vergelijkbaar met trottoirbanden) zal inhalen niet plaatsvinden.

3. Vervolg

Mede op basis van de ontvangen reacties worden de plannen momenteel uitgewerkt. In het komend jaar wordt gewerkt aan het definitieve ontwerp. Op basis daarvan zal een inpassingsplan (provinciaal bestemmingsplan) worden opgesteld, waarmee de maatregelen in ruimtelijke zin gerealiseerd kunnen worden. Het ontwerp-inpassingsplan wordt (begin 2015) ter inzage gelegd. Er kunnen dan zienswijzen worden ingediend op het ontwerp inpassingsplan. Daarna stellen Provinciale Staten het plan, al dan niet gewijzigd, vast.

De reconstructie kan in 2015 worden voorbereid. Daadwerkelijke uitvoering is, afhankelijk van de doorlooptijd van de procedures, mogelijk vanaf begin 2016.