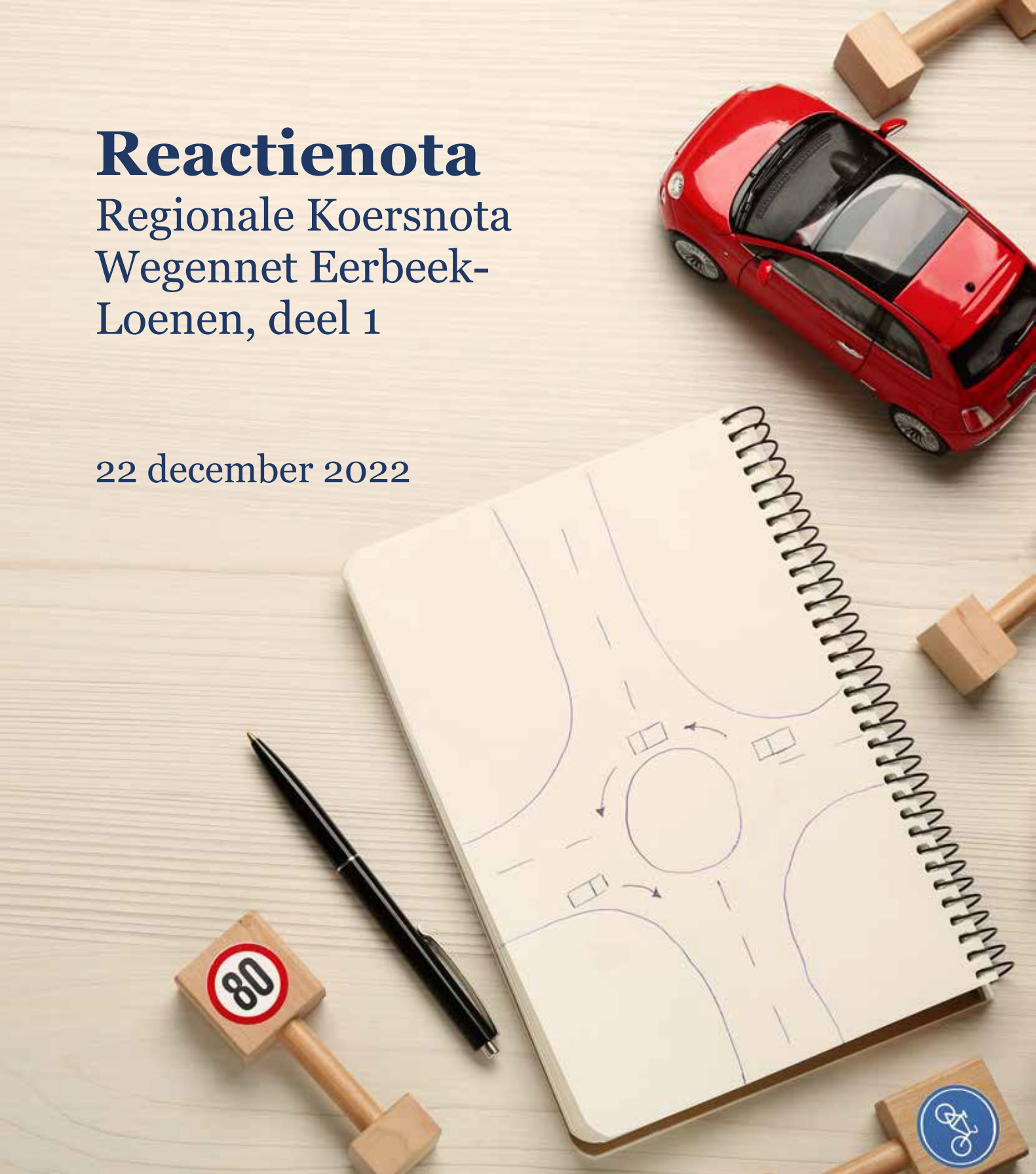


Reactienota

Regionale Koersnota
Wegennet Eerbeek-
Loenen, deel 1

22 december 2022



Eerbeek-Loenen 2030

inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Proces Koersnota	4
1.3	Procedure terinzagelegging	5
1.4	Vervolg.....	5
1.5	Leeswijzer	5
2	Algemene reactie	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Algemene samenvatting van de ingediende reacties	6
2.3	Scope van de koersnota ('Ellecomsedijk ook?')	6
2.4	Verantwoording looptijd proces ('het duurt zo lang')	7
2.5	Gebruikte verkeerscijfers	8
2.6	Verantwoording doorlopen participatieproces tot dusver	8
2.7	Doorgaande weg door Loenen: leefbaarheid/veiligheid	9
2.8	Verantwoording Kanaalroute	9
2.9	Omgang met mogelijke ontwikkeling LCE.....	9
2.10	Aandacht voor fietsers/voetgangers.....	10
2.11	Standpunt over Coldenhovenseweg/Loubergweg	10
2.12	Burgersterrein	10
2.13	Verantwoording keuze geen rondweg Loenen	10
2.14	Ontwikkelingen in het gebied	11
3	Inspraakreacties	13
3.1	Reactie 1	13
3.2	Reactie 2.....	13
3.3	Reactie 3.....	14
3.4	Reactie 4.....	14
3.5	Reactie 5.....	15
3.6	Reactie 6.....	16
3.7	Reactie 7.....	16
3.8	Reactie 8	16
3.9	Reactie 9.....	17
3.10	Reactie 10.....	17
3.11	Reactie 11	18
3.12	Reactie 12	19
3.13	Reactie 13	19
3.14	Reactie 14 (VVN afd. Hall)	20
3.15	Reactie 15 (Tracé +1)	21
3.16	Reactie 16 (Dorpsraad Loenen Zonnedorp).....	23
3.17	Reactie 17 (Dorpencoalitie).....	25
3.18	Reactie 18.....	28
3.19	Reactie 19 Belangengroep N786	29
3.20	Reactie 20 (Bewonersgroep Harderwijkerweg Eerbeek)	29
3.21	Reactie 21	31
3.22	Reactie 22.....	31
3.23	Reactie 23.....	32
3.24	Reactie 24	32
3.25	Reactie 25.....	33

3.26	Reactie 26	35
3.27	Reactie 27.....	35
3.28	Reactie 28	35
3.29	Reactie 29	36
3.30	Reactie 30	36
3.31	Reactie 31.....	36
3.32	Reactie 32.....	36
4	Vervolg.....	38
4.1	Proces richting vervolg Koersnota deel 2	38

1 Inleiding

In de maanden oktober en november 2022 heeft eenieder de mogelijkheid gehad om te reageren op de inhoud van de Koersnota Wegennet Eerbeek Loenen, deel 1. Er zijn ruim 30 schriftelijke reacties binnengekomen. De reacties zijn met zorg verwerkt en beantwoord in de reactienota die nu voor u ligt.

1.1 Aanleiding

De verkeersstructuur in het gebied Eerbeek-Loenen is al vele jaren onderwerp van onderzoek en discussie. De provincie Gelderland en de gemeenten Brummen, Rheden en Apeldoorn willen samen met de inwoners en ondernemers meer leefbaarheid en veiligheid brengen in het gebied Eerbeek – Loenen. Om dit mogelijk te maken is een lange termijnvisie en een zorgvuldig afgewogen pakket aan maatregelen noodzakelijk. In de afgelopen periode is het eerste deel van de Koersnota wegnnet Eerbeek – Loenen opgesteld en gepresenteerd aan belangengroepen en belanghebbenden.

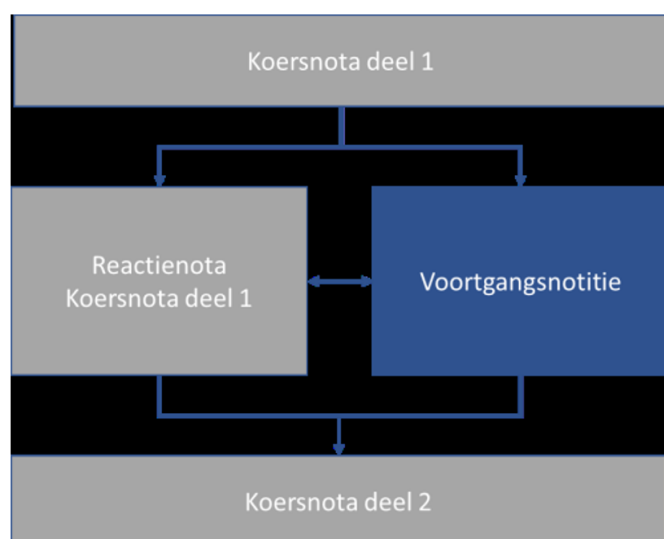
1.2 Proces Koersnota

In de Koersnota Eerbeek-Loenen brengen we alle ontwikkelingen in het wegnnet Eerbeek-Loenen van de afgelopen jaren samen. De Koersnota vormt een belangrijk kader voor de vervolgaanpak van het wegnnet. De notitie bestaat uit twee delen. Deel 1 van de Koersnota bevat een analyse van de achtergrond en voorgeschiedenis, de bestaande situatie en de in de toekomst geplande en gewenste ontwikkelingen in het gebied. Voor de analyse is gebruik gemaakt van opbrengsten uit de vele gesprekken met bewoners(organisaties), bedrijven en andere belanghebbenden. Deel 1 geeft ook een eerste doorkijk naar een overkoepelende visie op hoofdlijnen van het totale wegnnet.

In deze Reactienota worden de binnengekomen reacties op de Koersnota deel 1 beantwoord. Als gezamenlijke overheden en verantwoordelijke wegbeheerders geven we aan op welke punten deel 1 aanpassing behoeft. Tegelijkertijd hebben we doorgewerkt aan de Voortgangsnotitie, een tussenstap tussen deel 1 en 2. Zowel de Reactienota als de Voortgangsnotitie worden door de colleges van Gedeputeerde Staten en Burgemeester en wethouders van Apeldoorn, Brummen en Rheden vrijgegeven, met als doel om deze documenten met Provinciale Staten, gemeenteraden en omgeving te bespreken en/of meningen te peilen. Tijdens deze momenten wordt getoetst of we met de gekozen strategie in de Voortgangsnotitie op de juiste koers zitten naar een leefbaar en verkeersveilig Eerbeek-Loenen.

In deze Reactienota schemert de koers die we gekozen hebben in de Voortgangsnotitie al door.

Vervolgens werken we door aan deel 2 van de Koersnota. Deel 2 bevat de gezamenlijke visie van de betrokken partijen op de verkeers- en leefbaarheidsvraagstukken, inclusief een uitvoeringsprogramma met maatregelen. Ook geeft deel 2 inzicht in welke maatregelen prioriteit krijgen binnen het beschikbare budget. Deel 1 en 2 zullen vervolgens uitmonden in één (Koers)nota, waarin ook de aanpassingen zijn verwerkt die voortvloeien uit de Reactienota. De volledige Koersnota zal medio 2023 worden vrijgegeven voor inspraak, waarna in het najaar van 2023 Provinciale Staten en gemeenteraden de Koersnota zullen vaststellen.



1.3 Procedure terinzagelegging

De colleges van de provincie Gelderland en de gemeenten Apeldoorn, Brummen en Rheden hebben de concept Koersnota wegnnet Eerbeek-Loenen, deel 1 vrijgegeven voor inspraak. De Koersnota was in de maanden oktober en november te bekijken op de website van programma Eerbeek-Loenen:

<https://www.eerbeekloenen2030.nl/projecten/wegennet/verkeerskundige-koersnotitie-eerbeek-loenen-2030>. Ook is er in het midden van de reactietermijn een inloopbijeenkomst gehouden op d.d. 8 november in zalencentrum Bosque te Eerbeek. Hier is men nader geïnformeerd over de inhoud van deel 1 van Koersnota en het verdere proces richting deel 2 van de Koersnota.

1.4 Vervolg

Alle reacties op deel 1 van de Koersnota worden in deze reactienota verwoord en beantwoord. Tegelijkertijd met de Reactienota is de Voortgangsnotitie opgesteld. Provinciale Staten van de provincie en de gemeenteraden van Brummen, Apeldoorn en Rheden worden begin 2023 betrokken bij de Voortgangsnotitie en met een korte vragenlijst op de website worden de meningen gepeild, met als belangrijkste vraag of we met de Voortgangsnotitie de juiste richting op gaan. Als derde vindt er een gesprek plaats met de dorpencoalitie en op verzoek of uitnodiging gaan we in gesprek met groepen die dat op prijs stellen.

1.5 Leeswijzer

In deze notitie worden de inspraakreacties op deel 1 van de Koersnota besproken. In hoofdstuk 2 volgt allereerst een algemene beantwoording van reacties op thema's die meerdere keren terugkomen. In hoofdstuk 3 vindt de beantwoording van de individuele inspraakreacties plaats; deze zijn puntsgewijs samengevat en worden daarna ook puntsgewijs beantwoord. Hoofdstuk 4 geeft een doorkijk naar het vervolg en geeft inzicht in wat er met de inspraakreacties gedaan wordt.

2 Algemene reactie

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk geven wij u een uiteenzetting van onderwerpen die veelvuldig zijn benoemd in de binnengekomen reacties. Tevens leest u hier een nadere toelichting op ons doorlopen proces.

2.2 Algemene samenvatting van de ingediende reacties

Een korte doorkijk naar de binnengekomen reacties laat ons zien dat een groot deel van de belanghebbenden tevreden is met een uitgebreide schets van de historie en waardering uit voor de zorgvuldigheid en gezamenlijke afstemming met overheden en inwoners. Daarnaast wordt ook benoemd dat het proces te veel tijd in beslag neemt. Ook zijn er zorgen over de toenemende hoeveelheid (vracht)autoverkeer en worden thema's als leefbaarheid en veiligheid veelvuldig benoemd. Men vraagt meer aandacht voor langzaam verkeer: fietsers en voetgangers in de Koersnota. Daarnaast wordt gewezen op hoge aantallen fietsers (Loenen), schoolgaande jeugd, toeristen en de snellere fietsen (E-bikes). In veel reacties worden daarnaast concrete knelpunten genoemd en voorstellen voor oplossingen gedeeld. Voor meerdere tracédelen worden snelheidsverlagingen bepleit, onder andere: de gehele gemeentelijke kanaalroute, A50-Loenen, kern Loenen, Harderwijkerweg Eerbeek en de Loubergweg. Tot slot wordt er duidelijkheid gevraagd over de procedure van de Koersnota. Wij nemen deze aandachtspunten uiteraard zoveel mogelijk mee in het vervolg richting deel 2 van de Koersnota

2.3 Scope van de koersnota ('Ellecomsedijk ook?')

Geen uitbreiding scope

Het programma Eerbeek-Loenen 2030 richt zich op de papierindustrie in Eerbeek en Loenen. De doelstellingen van het programma zijn het verbeteren van het vestigingsklimaat, de leefbaarheid en bijdragen aan de energietransitie. Voor het aspect leefbaarheid ligt de focus op de woonomgeving van de direct betrokken kernen, Eerbeek en Loenen. Er is een verschil tussen de effecten van papierindustrie die tastbaar zijn binnen de kernen Eerbeek en Loenen en het gebied langs de N348, ter hoogte van Ellecom. Hetzelfde geldt voor Spankeren en Dieren-Noordoost (N786). Als het gaat om vrachtverkeersbewegingen is er bij Ellecom sprake van een geringe toename door het programma Eerbeek-Loenen die opgaat in het reeds aanwezige algehele verkeersbeeld op de N348 (het effect verwatert). Verder zijn routes als de N348 bij Ellecom en Spankeren en de N786 nabij Dieren-Noordoost ook bedoeld en ingericht om dit soort verkeer te accommoderen. Overige milieu-effecten van de bedrijven, zoals geur- en geluidhinder komen vooral voor in de nabijheid van de vestigingslocaties van de papierbedrijven.

In het verleden hebben we als gezamenlijke overheden (provincie en drie gemeenten) op basis van de Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) uit 2018 geconcludeerd dat meer verkeer via de zuidelijke ontsluiting vanaf Eerbeek zou rijden, vooral via Traverse Dieren en dan verder via de A348 naar knooppunt Velperbroek, of richting Zutphen. In november 2019 hebben we helaas moeten constateren dat onze aannames op basis van het verkeersmodel niet juist waren. Hiervoor is in 2020 uitgebreid aanvullend verkeersonderzoek gedaan, waaronder kentekenonderzoek. Daaruit blijkt dat het merendeel van het verkeer op basis van herkomst-bestemmingsrelaties en de factor reistijd via de A50 rijdt, door Loenen. Dit effect blijft, zo laten ook de autonome berekeningen voor 2030 in het verkeersmodel zien. Het weghalen van belemmeringen in de route, zoals is gebeurd met de spooronderdoorgang in Dieren, geeft slechts beperkte voordelen (tijdwinst) op de zuidelijke route naar Eerbeek, die nauwelijks zullen leiden tot verschuiving van verkeersstromen naar de N786 in zuidelijke richting. Wel is door de komst van de onderdoorgang meer lokaalverkeer via de Kanaalweg (N786) gaan rijden in plaats van de Harderwijkerweg door Dieren en Laag-Soeren (oost-west-verschuiving).

Dat Ellecom buiten de scope van de wegennetvisie ligt heeft ten eerste te maken met dat het wegennet aldaar op orde is door de aanleg van Traverse Dieren en het grootschalig onderhoud dat op het naastgelegen trajectdeel heeft plaatsgevonden, met onder andere de aanleg van stil asfalt.

Ten tweede is er vanwege geluid of lucht geen aanleiding tot het treffen van maatregelen. Bij de provincie zijn tweemaal Statenvragen over dit onderwerp beantwoord. De provincie past daarbij het eigen beleid toe volgens het Actieplan geluid, dat ook z'n oorsprong vindt in Europese regels en de nationale Wet geluidhinder. Hetzelfde geldt voor lucht (nationale regelgeving). De provincie hanteert dezelfde werkwijze voor heel Gelderland.

Op basis van het inpassingsplan Traverse Dieren zijn verkeersintensiteiten berekend voor tien jaar na uitvoering, zijnde 2028, volgens de wettelijke verplichting. De verkeersintensiteiten waarmee destijds rekening is gehouden (inclusief de groei van het verkeer) worden ter plaatse van Ellecom en de Kanaalweg in Dieren niet gehaald. De berekeningen voor het inpassingsplan Traverse Dieren zijn hoger dan de nu verwachte autonome groei voor 2030, zoals vermeld in de Koersnota. Oftewel, de verkeersintensiteiten in de autonome situatie 2030 zijn lager dan eerder in het project Traverse Dieren zijn berekend en waarvoor destijds aan regelgeving over lucht en geluid is voldaan.

Het maatregelenpakket voor het wegennet en rekening houdend met de overige planontwikkelingen zullen we bij de opstelling van deel 2 van de Koersnota opnieuw doorrekenen met het verkeersmodel en tevens zullen we de milieueffecten in kaart brengen. We verwachten echter geen grote verschuivingen van verkeer naar de zuidelijke route richting Dieren-Noordoost, Spankeren en Ellecom.

Tot slot is ook de afsluiting van de Doesburgsedijk voorlopig van de baan en daarom is dit nu niet opgenomen in het vaststaand beleid (verkeersmodel 2030). De reden dat de afsluiting voorlopig van de baan is komt doordat de Wet natuurbescherming een belemmering opwerpt. In de raad van de gemeente Rheden is hierover recentelijk nog gesproken.

2.4 Verantwoording looptijd proces ('het duurt zo lang')

Vertraging

We begrijpen uw zorgen over het langdurige proces. De oorspronkelijk afgegeven planningen worden niet gehaald en besluitvorming laat lang op zich wachten. De verkenningen rondom het regionale wegennet Eerbeek-Loenen duren inderdaad al jaren. Het proces is vooral vertraagd toen na de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse van 2018 (de MKBA en het bestuurlijke besluit in 2019) bleek dat de onderliggende verkeerscijfers en -berekeningen onbetrouwbaar waren. Op dat moment moest er een stap terug worden gedaan. Het vervolgens op orde brengen van de verkeerscijfers heeft helaas veel tijd gekost.

Voor wat betreft het proces rondom de Koersnota willen we onderstrepen dat we samenwerken met vier overheden, de industriekern Eerbeek-Loenen en de omgeving, met u als belanghebbende. Afstemming met meerdere partijen vraagt extra tijd en inspanning. Daarnaast willen wij zo goed mogelijk beslagen ten ijs komen, zodat we zoveel mogelijk elke betrokkene kunnen voorzien van correcte informatie en reacties op gestelde vragen. Ook hebben we door wisselingen in de personele inzet en het daardoor opnieuw opstarten van de werkzaamheden tijd verloren. We beseffen dat het langer duurt en dat er soms fouten worden gemaakt. We hopen echter wel, met de betrokkenheid van allen, via de door ons als overheden ingezette procesgang, tot een Koersnota te komen die na jarenlange gesprekken en overleggen duidelijkheid schept in feiten, analyses en gemaakte keuzes. Dit moet leiden tot een gezamenlijk en op onderdelen elkaar versterkend maatregelenpakket dat in voldoende mate bijdraagt aan de gewenste verbetering van veiligheid en leefbaarheid. We zullen echter niet aan alle wensen tegemoet kunnen komen. We sturen erop dat eind 2023 de Koersnota wordt vastgesteld, inclusief uitvoeringsprogramma. Daarna kan daadwerkelijk worden begonnen met voorbereidingen voor aanpassingen aan het wegennet voor het verbeteren van de leefbaarheid, verkeersveiligheid met behoud van de bereikbaarheid.

2.5 Gebruikte verkeerscijfers

De verkeerscijfers die in de Koersnota, deel 1 zijn gebruikt, komen uit een verkeersmodel. Een verkeersmodel is een computermiddel van het wegennet met daarin de belangrijkste wegen. Op basis van de sociaal-economische gegevens (inwoners en werkgelegenheid/arbeidsplaatsen) en gegevens over het verplaatsingsgedrag (herkomsten en bestemmingen) worden in het verkeersmodel intensiteiten per wegvak berekend. Deze intensiteiten worden voor een basisjaar met verkeerstellingen getoetst. Vervolgens kan met een betrouwbaar basisjaar een prognose voor een toekomstig jaar (veelal 10 jaar verder) worden opgesteld. Daarbij wordt rekening gehouden met zekere ontwikkelingen en veranderingen in het wegennet en van de inwoneraantallen en werkgelegenheid/arbeidsplaatsen.

Het verkeersmodel voor Eerbeek-Loenen is opgesteld in 2021 en daarbij zijn onder andere de resultaten van de verkeersonderzoeken uit juni 2020 (tellingen en kentekenonderzoek) meegenomen. Voor inhoudelijke achtergrondinformatie over het verkeersmodel wordt verwezen naar de 'Technische rapportage en uitgangspunten verkeersmodel Eerbeek-Dieren', kenmerk 009393.20211104.N1.01 (Goudappel, 4 november 2021). De onderzoeksresultaten uit 2020 zijn gecorrigeerd in verband met COVID-19. Er is een correctie toegepast op de verschillende perioden (etmaal, spits, restdag) waarvoor verkeersintensiteiten worden berekend. De correctiefactor is bepaald op het jaargemiddelde van 2019 (pre-COVID-19) ten opzichte van 2020 (COVID-19), zoals vastgelegd in de notitie 'Controle onderzoeksgegevens juni 2020' (BVA, 25-02-2020). Het verbeterde verkeersmodel geeft voor zowel het huidige basisjaar als de toekomstige autonome situatie in en rondom Eerbeek – Loenen zorgvuldig de verkeersintensiteiten weer. Het verkeersmodel vormt daarmee een goede basis om prognoseberekeringen voor varianten op te stellen en deze onderling te vergelijken.

2.6 Verantwoording doorlopen participatieproces tot dusver

Binnen het programma Eerbeek – Loenen 2030 ligt de nadruk van het participatieproces op het inventariseren van de belangrijkste knelpunten en oplossingsrichtingen in het wegennet. De primaire vraag hierbij is steeds "Wat kunnen we verbeteren aan het wegennet ten behoeve van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid?" Doel van het participatieproces is om vooral gebruik te maken van lokale gebiedskennis en ervaringen van belanghebbenden uit de praktijk. In de deze fase hanteren we het participatieniveau "Consulteren en adviseren". Dit betekent dat belanghebbenden hun mening en/of advies kunnen geven. De uitkomsten hiervan betrekken we bij de besluitvorming, maar zijn niet bindend.

In de afgelopen jaren hebben we op meerdere momenten bewoners, bedrijven, organisaties en andere belanghebbenden bij het project betrokken. De ene keer hebben we een brede uitvraag gedaan (denk aan het inventariseren van knelpunten in het wegennet in het kader van het Verkeerscirculatieplan Eerbeek), een andere keer organiseerden we bijeenkomsten met een groep direct aanwonenden of met belangenvertegenwoordigers (denk aan dorps- en wijkraden). Ook voerden we vanuit het project vele individuele gesprekken met bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden.

Tijdens de COVID-19-periode heeft het participatieproces niet stil gestaan, doordat we met het organiseren van digitale bijeenkomsten toch in contact konden blijven met bewoners, bedrijven, organisaties en andere belanghebbenden. De communicatiemiddelen die we hebben ingezet variëren van website, digitale nieuwsbrief en e-mail tot interactieve knelpuntenkaarten, artikelen in huis-aan-huis bladen en flyers per post. Deel 1 van de Koersnota bevat een analyse van de achtergrond en voorgeschiedenis, de bestaande situatie en de in de toekomst geplande en gewenste ontwikkelingen in het gebied. Voor deze analyse is gebruik gemaakt van de opbrengsten uit het participatieproces van de afgelopen jaren zoals hierboven beschreven.

2.7 Doorgaande weg door Loenen: leefbaarheid/veiligheid

De Koersnota (deel 1) benadrukt dat de leefbaarheid en (verkeers-)veiligheid in Loenen in belangrijke mate worden beïnvloed door het verkeer over de N786 (Beekbergerweg, Eerbeekseweg). Hoewel de aspecten leefbaarheid en veiligheid zeker ook op andere wegdelen en locaties belangrijk zijn, wordt Loenen speciaal belicht. Dat is omdat de provinciale weg die voorziet in de voor het gebied belangrijke aansluiting op de A50 via Loenen loopt. Dit leidt met name in de spitsuren tot veel verkeer dwars door Loenen.

Leefbaarheid heeft vooral betrekking op de kwaliteit van het wonen langs de N786, waarbij het gaat om de woonomgeving en voorzieningen nabij de woning. Vaak wordt bij leefbaarheid gedacht aan de milieuaspecten geluidhinder en luchtkwaliteit, maar leefbaarheid gaat ook een aantrekkelijke openbare ruimte, zoals aanwezigheid en goede kwaliteit van fiets- en voetpaden, openbaar groen en parkeervoorzieningen. Hoewel gezondheid daar vaak nog als apart aspect aan wordt toegevoegd, valt dit voor zover te relateren aan verkeer al onder de genoemde milieuaspecten.

Bij (verkeers-)veiligheid gaat het over het vlot en veilig kunnen in- of uitvoegen (oprijden of afslaan van de N786) en het kunnen oversteken zowel als voetganger, fietsers en als voertuigbestuurder. Daar waar dit als problematisch wordt ervaren en dit kan leiden tot gevaarlijke situaties is de opgave om dit met mogelijke maatregelen te verbeteren.

Maatregelen in de Voortgangsnotitie zijn dan ook vooral gericht op bovenstaande aspecten. Uiteraard geldt daarbij dat een afgewogen advies wordt opgesteld waarbij zoveel mogelijk recht wordt gedaan aan alle belangen, zowel van direct aanwonenden als overige bewoners, bedrijven en verkeersdeelnemers.

2.8 Verantwoording Kanaalroute

Zoals in de Koersnota deel 1 staat aangegeven is er in februari 2022 een onderzoeksrapport opgeleverd door Antea over de verkeersveiligheid van de Kanaalroute ([LINK](#)). Daarin wordt geconcludeerd dat voor het verbeteren van de verkeersveiligheid overwogen moet worden een snelheid van 60 km/u toe te passen op (delen van) de Kanaalroute (vanaf kruispunt N787/Dierenseweg tot Apeldoorn).

In het onderzoek wordt ook aangegeven dat een snelheidsverlaging op de Kanaalroute leidt tot een verschuiving van een deel van het verkeer naar de N786. Om deze overweging (en vanwege andere ontwikkelingen in het gebied die ook van invloed zijn op de verkeersstromen) wordt nu een visie (Koersnota) gemaakt voor de hoofdwegen in dit gebied waarin we de verkeerskundige opgaven in samenhang bekijken.

2.9 Omgang met mogelijke ontwikkeling LCE

Op dit moment wordt de komst van een Logistiek Centrum Eerbeek (LCE) voorbereid. Na het afvallen van het Burgersterrein als locatie wordt nu gekeken naar het bedrijventerrein Kollergang Zuid-West als locatie voor het nieuwe LCE. Op dit moment werkt provincie Gelderland aan een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Een inpassingsplan is een bestemmingsplan van de provincie.

In dit plan worden de juridisch-planologische kaders en randvoorwaarden voor de bouw van een logistiek centrum vastgelegd. Het LCE is een zelfstandig project binnen het programma Eerbeek - Loenen 2030 en doorloopt dus ook een eigen procedure. Op het moment dat het Provinciaal Inpassingsplan van het LCE wordt vrijgegeven voor inspraak kunnen belanghebbenden van de gelegenheid gebruik maken om zorgen of wensen omtrent deze ontwikkeling kenbaar te maken met een officiële zienswijze op het PIP van het LCE. In deel 2 van de Koersnota die in 2023 tevens wordt vrijgegeven voor inspraak nemen we te zijner tijd de meest recente informatie omtrent het LCE op. We streven ernaar de effecten van de planontwikkeling LCE op het wegennet zoveel mogelijk inzichtelijk te maken. Er is inmiddels ook een informatieavond LCE (en FBE) gepland op 19 januari 2023 in Eerbeek.

2.10 Aandacht voor fietsers/voetgangers

In de Koersnota deel 1 is gaat het primair over het wegennet. Daarbij is de aandacht vooral gericht op het gemotoriseerd verkeer. Dat heeft enerzijds te maken met de hoeveelheid motorvoertuigen die gebruik maken van de wegen in het gebied en anderzijds met de informatie, zoals verkeerstellingen, die daarover beschikbaar is. Tegelijkertijd gaat het bij bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid naast gemotoriseerd verkeer zeker ook om fietsverkeer en voetgangers. De aandacht voor fietsers en voetgangers is in de Koersnota deel 1 onderbelicht, dat wordt erkend. Hoewel er getalsmatig minder informatie is (minder fietstellingen), zal dit worden toegevoegd in de Koersnota. Bij het uitwerken van maatregelen in deel 2 van de Koersnota zal zeker aandacht zijn voor bijvoorbeeld oversteekvoorzieningen en fietsvoorzieningen (zoals fietspaden) op of langs de wegen die onderdeel zijn van de wegennetvisie.

2.11 Standpunt over Coldenhovenseweg/Loubergweg

De wegbeheerders vinden het belangrijk de bereikbaarheid van Eerbeek te waarborgen, nu maar ook voor de toekomst. De wegbeheerder moet daarbij rekening houden met de groei van de papierindustrie (en daarmee met meer vrachtwagenbewegingen) en met de autonome groei van het verkeer. De route Coldenhovenseweg/Loubergweg is een belangrijke ontsluiting van Eerbeek. Daarom wordt onder andere onderzocht of het snelheidsregime van 50 km/u van de Coldenhovenseweg/Loubergweg behouden kan blijven. Zo wordt voorkomen dat het verkeer gaat uitwijken naar de dorpskern van Eerbeek. Bij de inrichting van de Coldenhovenseweg/Loubergweg vinden wij het belangrijk dat de fietser een veilige plek krijgt. Wij geven daarbij voorkeur aan de aanleg van fietspaden.

2.12 Burgersterrein

De gemeente Brummen onderschrijft het belang om tot een nieuwe invulling van het Burgersterrein te komen. De gemeente Brummen verwacht begin 2023 een plan van aanpak gereed te hebben voor de ontwikkeling van een visie op het Burgersterrein. Het ontwikkelen van deze visie doet de gemeente niet alleen, maar met de directe omgeving en andere partners. Op dit moment staat nog niet vast op welke manier, in welke mate en wanneer belanghebbenden betrokken worden. Wanneer er meer bekend is zal de gemeente Brummen de inwoners van Eerbeek en andere belanghebbenden hierover actief informeren.

2.13 Verantwoording keuze geen rondweg Loenen

In deel 1 van de Koersnota is, mede op basis van de vele gevoerde gesprekken, onder woorden gebracht dat de inwoners van Loenen de leefbaarheid en verkeersveiligheid langs met name de N786, plaatselijk de Beekbergerweg en Eerbeekseweg, als knelpunt ervaren. Daar zijn een aantal factoren bij genoemd zoals:

- de dagelijkse hoeveelheid auto- en zwaar vrachtverkeer;
- de korte afstand van de weg tot de woningen;
- de oversteekbaarheid in de spits;
- de snelheidsovertredingen;
- de fietspaden pal naast de hoofdrijbaan;
- het moeilijk kunnen oprijden vanuit de zijwegen;
- de milieu-effecten: geluidhinder en luchtverontreiniging.

Veel inwoners vinden bovendien de provinciale weg niet passend in een dorpse woonomgeving met jaarlijks veel toeristen en een zich ontwikkelend horecapotentieel. Daarbij is ook het besef dat er een jaarlijkse groei is van de hoeveelheid verkeer en specifiek de zorg om de groei van de papierindustrie en het bijbehorende vrachtverkeer. Bovendien wordt verwezen naar de aanleg van rondwegen elders in Gelderland, zoals de recentelijk opengestelde Rondweg de Hoven bij Zutphen. Tot slot is in het verleden in meerdere jaargangen

gesproken over de mogelijkheid van een korte rondweg, voor het laatst nog in de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (2018), waarin de rondweg als één van de oplossingen is onderzocht. Er is in het openbare debat vele malen gepleit voor een rondweg. Op provinciaal niveau (Provinciale Staten) zijn in het verleden andere prioriteiten gesteld en in 2021 is namens het college Gedeputeerde Staten medegedeeld dat een rondweg niet gerealiseerd kan worden. Als reden is aangegeven dat de rondweg vanuit juridisch, ruimtelijk en financieel perspectief niet haalbaar/mogelijk is.

Ter toelichting het volgende. De dorpskern van Loenen bevindt zich op korte afstand van beschermde natuurgebieden. Namens de provincie is voor de MKBA-studie een schetsontwerp op hoofdlijnen gemaakt van de meest optimale ligging van een oostelijke rondweg, die zo min mogelijk impact heeft op woningen en natuur. De ontwerp mogelijkheden zijn beperkt. Zo gaat het ontzien van natuur ten koste van woningen en omgekeerd. In 2017 is in opdracht van de provincie een verkennende Natuurtoets uitgevoerd. De uitkomsten zijn meegenomen in de MKBA. De natuureffecten van de korte rondweg Loenen zijn significant in de zin van de Wet natuurbeheer. Er is oppervlakteverlies van ca. 1 ha van Natura-2000-gebied de Veluwe (leefgebied zwarte specht), toename van geluidhinder op leefgebieden van beschermde soorten en stikstofdepositie op drie aangewezen Natura-2000-gebieden: Veluwe, Rijntakken en Landgoederen Brummen. Voor zover effecten al te compenseren zijn, zal voor het mogelijk maken van de rondweg een ADC-toets (alternatieven, dwingende redenen van openbaar belang en compensatie) moeten worden gevolgd, inclusief een passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming.

Op voorhand voorzien we dat een potentiële rondweg niet de ADC-toets zal doorstaan omdat er, hoewel anders ervaren door de inwoners en aanwonenden, gebaseerd op wettelijke normen geen volksgezondheidsbelang in geding is (overschrijding wettelijke normen voor lucht en geluid en/ of bovengemiddelde verkeersveiligheidsrisico's: het criterium voor de Wet natuurbeheer).

Naast het natuur-aspect moeten we ook wijzen op het bredere aspect van landschap, cultuurhistorie en natuur (samen de LNC-waarden genoemd). Een oostelijke rondweg rondom Loenen zou een zeer grote impact hebben op deze LNC-waarden: zo zouden bestaande landschappelijke structuren en lijnen worden doorsneden, en zou de nieuwe weg moeten voeren door een gebied waar veel LNC-waarden aanwezig zijn: zo is het gebied deels aangewezen als groene ontwikkelingszone, wordt het deels gekenschetst als waardevol open landschap en zou de weg dicht langs het Kasteel Ter Horst voeren. Gezien de te verwachten grote impact op de LNC-waarden is een rondweg hiermee een uiterst lastige opgave.

Ten slotte willen we nog eens benadrukken dat we met een gepast maatregelenpakket zoveel mogelijk tegemoetkomen aan het verminderen van de ervaren hinder op de bestaande route, door onder meer oversteekvoorzieningen en snelheidsverlagingen.

We weten dat we hiermee niet volledig tegemoetkomen aan de wensen van veel inwoners van Loenen, maar zijn van mening dat de ervaren hinder van het verkeer door de maatregelen wordt verminderd. Tevens heeft de provincie aangegeven dat er geen financiële middelen zijn of worden vrijgemaakt om de gewenste rondweg te realiseren. In het verleden zijn er voor een aantal kernen rondwegen gerealiseerd, maar even goed ook besluiten genomen om bij andere kernen geen rondweg te realiseren, zoals in 't Harde en in Dieren. In alle gevallen is sprake van een afzonderlijke, soms moeilijk onderling vergelijkbare casuïstiek.

2.14 Ontwikkelingen in het gebied

In de toekomstige verkeerscijfers die in deel 1 van de Koersnota zijn genoemd, zijn naast een autonome groei van het verkeer alleen plannen opgenomen waarover besluitvorming door PS of gemeenteraden heeft plaatsgevonden. Er zijn daarnaast diverse plannen in voorbereiding in dit gebied, bijvoorbeeld de uitbreiding van bedrijventerrein Kieveen en woningbouw in Loenen, woningbouw aan de zuidzijde van Apeldoorn, LCE en invulling Burgersterrein. Deze zijn voornamelijk niet vertaald in de verkeerscijfers. Duidelijk is in ieder geval dat deze ontwikkelingen zullen zorgen voor een toename van verkeer maar dat de visie voor het gebied dat wordt geschetst in de Voortgangsnotitie hierdoor niet wezenlijk veranderd. In deel 2 zullen we met behulp van het verkeersmodel een inschatting maken van de verkeerseffecten van de

plannen die nu in voorbereiding zijn. Naar verwachting zal de visie die in de Koersnota wordt voorgesteld in ieder geval houdbaar zijn tot 2040.

3 Inspraakreacties

3.1 Reactie 1

Samenvatting reactie

1. De inspreker uit zijn teleurstelling over de trage voortgang.
2. De inspreker vindt dat het riool aan de Loubergweg dringend aan vervanging toe is.
3. Inspreker mist in de notitie de mogelijke impact van de invulling van het Burgersterrein.
4. Inspreker vraagt aandacht voor fietsers (scholieren, toeristen, ook E-bikes e.d. vanaf de Veluwe)
5. Inspreker vindt de metingen niet representatief (cijfers uit coronajaar 2000).
6. Inspreker wil snelheidsbeperkende maatregelen (flitspaal).
7. Inspreker wil een goede wandelverbinding naar het dorp.

Beantwoording reactie

1. Zie onder algemene reactie bij 2.4.
2. Het hoofdriool in de Loubergweg is recent gerenoveerd en in goede staat. De aansluitleidingen zijn wel aan vervanging toe; deze vervangingsopgave nemen we mee bij de herinrichting van de Loubergweg. Bij de herinrichting van de Loubergweg willen we werk met werk maken. Daarom wordt bij de herinrichting van de Loubergweg tegelijkertijd de ondergrond (en vervanging van de aansluitleidingen riolering) meegenomen. Het waarborgen van de bereikbaarheid van de bedrijven in Eerbeek is hierbij een belangrijk opgave. Het (gedeeltelijk) afsluiten van de Loubergweg willen we bij werkzaamheden aan de weg tot een minimum beperken. Recentelijk is een aantal putafdekkingen van zowel het gemeentelijk riool als ook het riool van IndustrieWater Eerbeek vervangen.
3. Zie onder de Algemene reactie bij 2.12.
4. Zie onder de Algemene reactie bij 2.10.
5. Zie onder Algemene reactie bij 2.5.
6. In deel 2 van de Koersnota wordt duidelijk welke maatregelen op welke wegen/wegdelen/locaties worden voorgesteld. Daarbij passen zeker snelheidsremmende maatregelen. Specifieke maatregelen voor handhaving (snelheidscontrole, flitspaal) kunnen niet door de wegbeheerders worden gerealiseerd. Handhaving is een verantwoordelijkheid van Politie en het Openbaar Ministerie, waarbij zij zelf afweegt wanneer welke handhavingsinspanning gepast is.
7. Binnen de bebouwde kom is over het algemeen een trottoir aanwezig als voorziening voor wandelaars. Buiten de bebouwde kom is vaak geen trottoir. In die gevallen is het gebruikelijk dat wandelaars het (brom)fietspad gebruiken.

3.2 Reactie 2

Samenvatting reactie

1. Inspreker geeft complimenten voor het overzichtelijke leesbare rapport.
2. Inspreker is van mening dat de verkeersintensiteiten hoger zijn dan nu wordt ingeschat en maakt diverse kanttekeningen: hoe is deze tot stand gekomen, wat is de impact van logistieke centra, hoe is de autonome groei beoordeeld i.r.t. diverse factoren, wat is de impact van de snelheidsverlaging op de Kanaalroute?
3. Inspreker is voorstander van snelheidsverlaging op wegen, ook omdat de geluidshinder dan afneemt.
4. Inspreker hoopt dat er iets gedaan wordt aan 'hardrijders', bijvoorbeeld een trajectcontrole.
5. Inspreker begrijpt niet waarom er geen geld beschikbaar is voor ingrijpende investeringen in Loenen, bijvoorbeeld een rondweg.

Beantwoording reactie

1. Wij danken inspreker voor de waarderende woorden.
2. Zie ook onder algemene reactie 2.5 (verkeersintensiteiten) en onder 2.9 (LCE). De autonome groei in het verkeersmodel is afgeleid van het Nederlands Regionaal Model zoals dat voor verkeersprognoses door het Ministerie Infrastructuur en Milieu en Rijkswaterstaat wordt gebruikt. De autonome groei houdt ook rekening met toekomstige ontwikkelingen en sluit aan op welvaart scenario's (Nederland in 2030-2050: twee referentiescenario's – Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving', kortweg WLO) zoals vastgesteld door het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) en het CPB (Centraal Planbureau). De impact van de snelheidsverlaging op de Kanaalroute in samenhang met andere maatregelen wordt nader bepaald als er een compleet advies met voorgestelde maatregelen ligt voor het wegennet Eerbeek Loenen. Dan wordt duidelijk wat de effecten zijn van alle maatregelen bij elkaar.
3. Bij behoud van de bereikbaarheid is snelheidsverlaging een van de denkbare maatregelen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. In deel 2 van de Koersnota wordt duidelijk op welke wegdelen/tracés een verlaging van de maximumsnelheid wordt geadviseerd/voorgesteld.
4. Handhaving komt in beeld wanneer wegen met de juiste functie zijn ingericht volgens de daarbij passende inrichtingskenmerken. Specifieke maatregelen voor handhaving (snelheidscontrole, flitspaal) kunnen niet door de wegbeheerders worden gerealiseerd. Handhaving is een verantwoordelijkheid van Politie en het Openbaar Ministerie, waarbij zij zelf afweegt wanneer welke handhavingsinspanning gepast is.
5. Zie onder Algemene reactie bij 2.13.

3.3 Reactie 3

Samenvatting reactie

1. Inspreker wil graag dat een knelpunt aan de analyse toegevoegd wordt, namelijk de kruising Den Texweg/Dierenseweg.

Beantwoording reactie

1. De kruising Den Texweg/Dierenseweg maakt in de Koersnota deel 1 onderdeel uit van de daarin beschreven route langs het Apeldoornsch Kanaal (Zuidelijke ontsluiting). Het aangedragen knelpunt is impliciet onderdeel van de analyse van deze route en daarmee bekend.

3.4 Reactie 4

Samenvatting reactie

1. Inspreker vraagt aandacht voor verkeer dat vanaf de Boerenstraat komend uit Eerbeek veel te hard de Kanaalroute op rijdt. Inspreker suggereert hier een eenrichtingsweg van te maken (en pleit ook voor meer zijwegen).

Beantwoording reactie

1. Er is kennisgenomen van de reactie. Door het instellen van een eenrichtingsweg zal de weerstand op de Boerenstraat worden verlaagd waardoor de gereden snelheid eerder hoger zal zijn. De weggebruiker hoeft immers niet meer te remmen voor tegemoetkomend verkeer. Daarbij heeft het instellen van eenrichtingsverkeer op wegen weer effect op omliggende wegen omdat verkeersroutes wijzigen.

3.5 Reactie 5

Samenvatting reactie

1. Inspreker vindt dat de koersnota een goed overzicht geeft van alle knelpunten en mogelijke oplossingen.
2. Inspreker onderstreept plan om autoverkeer door de Stuijvenburchstraat te verminderen, vraagt aandacht voor jonge mannen die meermaals door het centrum rijden en het extra verkeer dat de te verplaatsen Action zal oproepen en doet een suggestie: een campagne om fietsen te stimuleren.
3. Inspreker vindt de Coldenhovenseweg/Loubergweg voor fietsers heel gevaarlijk en vraagt of de Doonweg niet als alternatieve route kan dienen.
4. Inspreker wil graag een rechtstreeks fietspad van station Eerbeek/Wasacker naar de Soerense Zand Noord.
5. De snelheid op de smalle N786 tussen A50 en Loenen moet worden verlaagd naar 60 km/u.
6. De snelheid op de smalle Kanaalroute moet eveneens omlaag. De weg is gevaarlijk, zeker bij slecht zicht. Ook vermoedt inspreker dat veel ongevallen komen door telefonerende bestuurders.
7. Inspreker suggereert om de doorstroming op de Kanaalroute in Dieren te verbeteren door het verbieden van een linksaf-beweging ter hoogte van de Geitenbergweg.

Beantwoording reactie

1. Wij danken inspreker voor de waarderende woorden.
2. Hoewel de Stuijvenburchstraat binnen het projectgebied Eerbeek Loenen valt, richt de Koersnota zich meer op de regionale afwikkeling van het verkeer. Specifieke maatregelen en campagnes gericht tegen overlast of op het stimuleren van bijvoorbeeld fietsgebruik valt buiten deze wegennetvisie. De suggestie voor het stimuleren van fietsgebruik neemt de gemeente Brummen mee in de op te stellen mobiliteitsvisie.
3. De Coldenhovenseweg/Loubergweg heeft binnen Eerbeek een ontsluitende functie voor onder andere de verschillende omliggende woonwijken. Daardoor is dit een route waarop ook fietsverkeer zich 'verzamelt'. Ook voor fietsers streven wij naar een verkeersveilige infrastructuur op deze route. De Koersnota is gericht op de wegen die van belang zijn voor de regionale bereikbaarheid. Tegelijkertijd is het zeker mogelijk dat andere routes, zoals de Doonweg, interessant zijn voor fietsverkeer, maar valt deze buiten de scope van de Koersnota.
4. De gemeente Brummen heeft in het ontwerp voor de Wasacker een fiets- en voetpad richting de Stationsstraat opgenomen. Ook houdt de gemeente in dit ontwerp rekening met een toekomstige doorsteek richting Burgersterrein. In het ontwerp voor het Burgersterrein wordt rekening gehouden met een fietsverbinding richting Loubergweg/Soerense Zand Noord. In het Verkeer Circulatie Plan Eerbeek zullen de routes voor fietsverkeer nader worden uitgewerkt.
5. Bij behoud van de bereikbaarheid is snelheidsverlaging één van de denkbare maatregelen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. In deel 2 van de Koersnota wordt duidelijk op welke wegdelen/tracés een verlaging van de maximumsnelheid wordt geadviseerd/voorgesteld.
6. Zie ook onder Algemene reactie bij punt 2.8. Het is uit ongevallenregistratie niet af te leiden dat telefoneren tijdens het rijden een van de oorzaken van ongevallen is, dit wordt niet geregistreerd.
7. Door de beperkte ruimte zijn er op dit kruispunt geen eigen opstelstroken voor afslaand verkeer aanwezig of te maken. Daardoor wordt de doorstroming beperkt. De regeling van de verkeerslichten anders afstellen leidt tot capaciteitsverlies (minder groen licht per richting). Een verbod voor verkeer uit zuidelijke richting om linksaf te mogen slaan heeft te grote gevolgen voor de bereikbaarheid van de Geitenbergweg en het grotere gebied daarachter. Bovendien is de verwachting dat een verbod af te mogen slaan in de praktijk zonder aanvullende fysieke maatregelen niet goed wordt opgevolgd en slecht handhaafbaar is.

3.6 Reactie 6

Samenvatting reactie

1. Inspreker vindt dat het vrachtverkeer door Loenen moet stoppen, door het vrachtverkeer via het Kanaal op een nieuwe afrit op de A50 te leiden, of anders de vrachtwagens via de A12 en Dieren te leiden.
2. Inspreker vindt dat er te lang gepraat is en dat het tijd is voor daden om Loenen leefbaarder te maken.
3. Inspreker is voorstander voor 30 km/u op de weg door Loenen en 60 km/u op de Kanaalroute.

Beantwoording reactie

1. Het vrachtverkeer door Loenen stoppen is alleen realistisch als het vrachtverkeer een andere snellere/betere route heeft (of krijgt). Die is er voor verkeer uit/in noordelijke richting niet. Voor een groot deel van het vrachtverkeer in/uit noordelijke richting is de route via Dieren te ver om. Een route langs het kanaal die met een nieuw te realiseren toe-/afrit aansluit op de A50 is niet realistisch. Een aansluiting op de A50 ter hoogte van het kanaal is in het verleden onderzocht. Het leidt verkeerskundig, dus nog los van aspecten op gebied van natuur, ecologie, ruimte en investeringen, tot een onacceptabele toename van congestie op de A50 in noordelijke richting. Dit is het gevolg van het totale aandeel verkeer, de opeenvolgende afslagen en opritten (kanaalroute, verzorgingsplaats, A1) en de relatief drukke rechterrijstrook met vrachtverkeer in combinatie met het relatief hoge aandeel vrachtverkeer wat in moet voegen. De huidige aansluiting Immenberg zou moeten worden opgeheven. Daarnaast zou een grote reconstructie van de gehele kanaalroute nodig zijn
2. Zie algemene reactie onder 2.4.
3. Bij behoud van de bereikbaarheid is snelheidsverlaging een van de denkbare maatregelen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. In de Voortgangsnotitie wordt aangegeven dat snelheidsverlaging wordt voorgesteld voor een groot deel van de N786 in Loenen en op de Kanaalroute.

3.7 Reactie 7

Samenvatting reactie

1. Inspreker wil graag een vrij liggend fietspad op de Loubergweg vanuit het oogpunt van de veiligheid.
2. Inspreker vindt het wegdek slecht en gevaarlijk op de Loubergweg.

Beantwoording reactie

1. Bij de functie van Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom, waarbij wegen verkeer van en naar verschillende wijken verzamelen en afwikkelen, heeft de voorkeursinrichting een vrijliggend fietspad. Hoewel de ruimte beperkt is, wordt in de Koersnota onderzocht of langs de Loubergweg vrij liggende of aanliggende fietspaden haalbaar zijn. Dat komt ten goede aan de verkeersveiligheid voor met name de kwetsbare verkeersdeelnemers.
2. Vanuit de afdeling Beheer en Onderhoud van de gemeente Brummen wordt het asfalt waar nodig hersteld dan wel vervangen. Onlangs hebben er op de Loubergweg asfaltwerkzaamheden plaatsgevonden. Mocht uit de weginspectie van 2023 blijken dat onderhoud moet worden uitgevoerd dan zal de gemeente Brummen dit uitvoeren vooruitlopend op de aanstaande herinrichting.

3.8 Reactie 8

Samenvatting reactie

1. Inspreker stoort zich enorm aan het verkeer: op de Eerbeekseweg (in Loenen) zijn geen veilige oversteekpunten.

2. De inspreker heeft veel last van sluipverkeer op de Horst en wil graag dat de weg versperd wordt met bijv. bloembakken op de weg, of wordt vernauwd.

Beantwoording reactie

1. Met name tijdens de spits kan door de hoeveelheid verkeer oversteken een knelpunt vormen.. Dit leidt tot (lange) wachttijden voor voetgangers en fietsers. Naast de mogelijkheid van een snelheidsverlaging voor gemotoriseerd verkeer in Loenen wordt ook een verbetering van de oversteekbaarheid onderzocht door het inpassen van extra middengeleiders. Hierdoor wordt het mogelijk de rijbaan gefaseerd (per rijstrook) over te steken, waardoor de wachttijd korter wordt.
2. De aandacht in de Koersnota is alleen gericht op de hoofdwegen in het gebied. Wel zullen we bij het bepalen van de toekomstige snelheid en maatregelen op deze hoofdwegen rekening houden met eventuele verkeerseffecten op andere wegen dan de hoofdwegen. In het geval dat zo'n verkeerseffect optreedt, zullen er ook daar aanvullende maatregelen genomen moeten worden.

3.9 Reactie 9

Samenvatting reactie

1. Inspreker mist politieke moed en daadkracht in de koersnota: de verkeersproblematiek is reeds lange tijd bekend en er is nog steeds niets gedaan.
2. Inspreker bepleit een meer holistische blik wat betreft de bestaande mogelijkheden, met name de bestaande spoorverbinding (VSM). Inspreker doet de suggestie hier logistieke hubs te maken voor de papierindustrie en de lijn geschikt te maken voor forenzen-verkeer. De VSM zou daarbij gebruik moeten kunnen blijven maken van de lijn.

Beantwoording reactie

1. Zie onder algemene reactie bij 2.4.
2. De Koersnota richt zich op de bereikbaarheid van Eerbeek Loenen. Daarbij wordt bij de oplossingsrichtingen rekening gehouden met de verschillende gebruikers en de verschillende verplaatsingsbehoeften. Hoewel vervoer per spoor in z'n algemeenheid uit milieu-overwegingen de voorkeur verdient boven vervoer over de weg, is de recreatieve spoorlijn Apeldoorn Dieren (VSM) niet geschikt om intensief goederen en personen over te vervoeren. De lijn is enkelspoor en heeft overgangen die onvoldoende verkeersveilig zijn voor intensief gebruik. Om de lijn intensief te kunnen gebruiken moet deze geschikt worden gemaakt en moeten overslaglocaties van enige omvang (Hubs) gerealiseerd worden. Het is maar de vraag of hiervoor voldoende fysieke ruimte te vinden is nog los van de enorme investering en tijd die het vergt dit te realiseren. En dan nog is het nog de vraag in hoeverre het afdwingbaar is de industrie en bewoners in Eerbeek gebruik te laten maken van deze lijn en voorzieningen.

3.10 Reactie 10

Samenvatting reactie

1. De inspreker mist de ontwikkeling van bedrijventerrein Kieveen in het toekomstbeeld.
2. De inspreker vraagt of de recente wijziging van de Hoofdweg van 80 km/u naar 60 km/u nog een item is.

Beantwoording reactie

1. Zie onder Algemene reactie onder 2.14.
2. De maximumsnelheid op de Hoofdweg is recentelijk (2022) gewijzigd van 80 km/u naar 60 km/u. Dit staat nu niet meer ter discussie, is onderdeel van de huidige situatie zoals beschreven in de Koersnota deel 1.

3.11 Reactie 11

Samenvatting reactie

1. De inspreker vindt de koersnota gedegen opgezet met een grondige analyse van de verkeerssituatie.
2. De inspreker mist in de Koersnota aandacht voor mogelijkheid dat er woningbouw op het Burgersterrein gerealiseerd gaat worden (dit n.a.v. een recent aangenomen motie in die richting).
3. Inspreker mist een onderbouwing van de 7% stijging in arbeidsplaatsen die genoemd is.
4. Gevraagd wordt wat wordt bedoeld met het 'versterken' van de route Coldenhovenseweg-Loubergweg-Lageweg. Betekent dit een stijging van de verkeersdruk?
5. Inspreker vindt de 'winstwaarschuwing' dat er beperkte financiële middelen zijn niet gepast nu het plan nog ambtelijk in voorbereiding is. Verder vindt inspreker investering in leefbaarheid gewenst.
6. Inspreker wil graag dat op de Loubergweg de snelheid wordt verlaagd naar 30 km/u. In vergelijkbare situaties in dorpen (Loenen, Brummen, Leuvenheim) gebeurt dit ook.
7. Inspreker ziet graag een oplossing voor de Loubergweg waarin de doorstroming gegarandeerd is en de leefbaarheid voldoende aandacht heeft gelregen. Hij vraagt specifiek aandacht voor fietsers (schoolgaande jeugd, recreanten): hiervoor is een fietspad op de Loubergweg nodig. Ook is een goede verbinding voor fietsers en wandelaars vanuit Palisumpark / Soerense Zand nodig.
8. Inspreker vindt dat provincie Gelderland het voortouw moet blijven nemen bij het inrichten van de Loubergweg / 'Draaischijf'.
9. Inspreker vraagt wie gaat onderzoeken of de indeling van de voorzijden van bedrijfsperven kan worden verbeterd om de problemen met wachtende vrachtwagens tegen te gaan.
10. Inspreker wil graag dat zowel de voorspelde toename van 35% van het vrachtverkeer en 7% van het aantal werknemers nader worden onderbouwd.

Beantwoording reactie

1. Wij danken inspreker voor de waarderende woorden.
2. Zie onder algemene reactie onder 2.12.
3. De stijging van het aantal arbeidsplaatsen komt voort uit de gebruikte gegevens voor het verkeersmodel. Daarbij wordt voor een toekomstige situatie uitgegaan van vaststaande planontwikkelingen (naast woningbouw ook arbeidsplaatsen) waarover zekerheid bestaat en die zijn aangeleverd door verschillende gemeenten. Verder zijn groeicijfers ontleend aan het Nederlands Regionaal Model zoals dat voor verkeersprognoses door het Ministerie Infrastructuur en Milieu en Rijkswaterstaat wordt gebruikt. De autonome groei houdt ook rekening met toekomstige ontwikkelingen en sluit aan op welvaart scenario's (Nederland in 2030-2050: twee referentiescenario's – Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving', kortweg WLO) zoals vastgesteld door het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) en het CPB (Centraal Planbureau). Zie ook de technische rapportage verkeersmodel en toelichting onder algemene reactie bij 2.5
4. De Coldenhovenseweg-Loubergweg-Lageweg is een verbindende route tussen de noordelijke N786 (Harderwijkerweg-Eerbeekseweg) en de zuidelijke N786 (Dierenseweg-Kanaalweg) via de N787 (Brummenseweg). Dat maakt dat deze route naast een functie voor het lokale Eerbeekse verkeer ook een functie heeft om verkeer van/naar de diverse bedrijven (waaronder papierindustrie) goed af te wikkelen. Deze combinatie van functies vraagt om extra aandacht voor een duidelijker, herkenbaarder weginrichting. Met het versterken van de route is in de Koersnota bedoeld het passend bij de functies verkeersveiliger herinrichten van deze route, inclusief het verbeteren van de oversteekbaarheid.
5. In projecten waar een investering wordt gedaan vanuit diverse overheden is het gebruikelijk om in ieder geval een deel van benodigde financiële middelen vooraf te reserveren. Door deze procesgang hebben wij al enig zicht op de beschikbare middelen voor dit project. Vanuit dit inzicht wordt tevens een eerste inschatting gemaakt dat we niet alle knelpunten kunnen gaan oplossen.

6. De Loubergweg vervult een belangrijke functie voor de (lokale) bereikbaarheid. Tegelijkertijd is het gewenst op deze weg, als onderdeel van een langere route, het verkeer vlot te laten doorstromen, om daarmee het verkeer te ontmoedigen een route door het centrum van Eerbeek te gebruiken. Dat maakt dat op de Loubergweg vooralsnog niet wordt gedacht aan een snelheidsverlaging. Wel wordt voor het verhogen van de verkeersveiligheid bij de inrichting van de Loubergweg ingezet op het realiseren van fietspaden en extra oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer.
7. Zie de beantwoording onder 6 hierboven.
8. Het programma Eerbeek Loenen 2030 is een gezamenlijk programma van onder andere gemeente Brummen en provincie Gelderland. Na het vaststellen van een maatregelenpakket wordt verder invulling gegeven aan de wijze waarop maatregelen worden gerealiseerd.
9. De afgelopen jaren hebben er in diverse samenstellingen gesprekken plaats gevonden met de bedrijven die onderdeel uitmaken van de Industriekern Eerbeek Loenen (IKEL). Hierbij is het belangrijk om te vermelden dat de intentie van de bedrijven is om zo snel mogelijk het probleem met de wachtende vrachtwagens op te lossen. Er zijn hierbij al concrete oplossingsrichtingen in onderzoek. Echter kost het wel tijd omdat er veel facetten meespelen om dit probleem structureel en toekomstbestendig op te lossen.
10. Zie ook de beantwoording bij 3 hierboven. In de technische rapportage van het verkeersmodel staat in tabel 1.1 dat het aantal arbeidsplaatsen in de hele regio groeit met 7%. De meeste groei komt voort uit de landelijke groeiscenario's en vooralsnog niet van arbeidsplaatsen in gemeenten Apeldoorn en Brummen. De genoemde groei van 35% van het vrachtverkeer komt voort uit de gesprekken met de grote bedrijven in Eerbeek waar veel vrachtverkeer op af komt.

3.12 Reactie 12

Samenvatting reactie

1. Inspreker is voorstander van een rondweg rond Loenen. Niet alleen gezien de geluidsoverlast van vrachtverkeer, maar ook gezien de te krappe fietspaden langs de provinciale weg.
2. Inspreker stelt voor om de doorgaande fietser door Loenen niet langs de provinciale weg maar langs de Reuweg te leiden. Inspreker stelt voor om langs het gedeelte van de N786 tussen de A50 en Loenen een dubbel fietspad te leggen, aan de oostzijde, liefst door te trekken tot Beekbergen en bij Loenen tot de Reuweg. Ten zuiden van Loenen en aan het eind van de Reuweg zou ook een dubbel fietspad aangelegd kunnen worden tot de rotonde. Dit alles met de nodige aanpassingen in bebording.

Beantwoording reactie

1. Zie Algemene reactie onder 2.13.
2. Een fietsroute via de Reuweg is wellicht aantrekkelijker om te fietsen maar is minder rechtstreeks. Een tweezijdig fietspad aan de oostzijde langs de N786 tussen Loenen en de A50 heeft ruimtelijke consequenties in een Natura 2000-gebied, hetgeen de haalbaarheid ernstig bemoeilijkt. Hoewel een tweerichtingen fietspad ook voordelen heeft, zijn de nadelen van een tweezijdig fietspad de extra oversteken voor fietsers en de onveiligheid die afslaande automobilisten bij het kruisen van een tweerichtingen fietspad met zich meebrengt. In deel 2 van de Koersnota zal worden gekeken op welke manier de fietspaden veilig in te passen zijn.

3.13 Reactie 13

Samenvatting reactie

1. Inspreker mist aandacht voor de veiligheid en leefbaarheid voor de bewoners aan de Harderwijkerweg in Eerbeek.

2. Inspreker vindt snelheidsbeperking zeer gewenst gezien de hoeveelheid verkeer en de vele bewoners/toeristen.
3. Inspreker vindt dat de voorwaarden voor het verkeer hetzelfde moeten zijn langs het kanaal en over de N786 vanaf de A50.
4. Inspreker wil graag meer inzicht in hoeveel meer (vracht-)verkeer er komt op de Coldenhovenseweg, Loubergweg, Lageweg en Brummenseweg als gevolg van het LCE en wat dit betekent voor de leefbaarheid.
5. Inspreker vraagt wat er met alle magazijnen voor gereed product aan de Coldenhovenseweg en Loubergweg gaat gebeuren.
6. Inspreker vindt het onbegrijpelijk dat er bos wordt gekapt voor de bouw van het LCE, weilanden zijn beter geschikt.

Beantwoording reactie

1. In de Koersnota deel 1 is de verkeersdruk in Loenen expliciet genoemd. Daardoor vragen verkeersveiligheid (oversteken langzaam verkeer) en leefbaarheid (woningen dicht op de weg) extra aandacht. De verkeersintensiteit op de Harderwijkerweg ligt lager. De verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn daarom niet specifiek benoemd voor de Harderwijkerweg. Tegelijkertijd geldt dat verkeersveiligheid en leefbaarheid voor alle trajecten en wegen aandachtspunten zijn bij het bepalen van de maatregelen. Dus impliciet ook voor de Harderwijkerweg.
2. Bij behoud van de bereikbaarheid is snelheidsverlaging een van de denkbare maatregelen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Tegelijkertijd weegt bij de Harderwijkerweg mee dat deze onderdeel is van de voorkeursroute voor het verkeer van/naar Eerbeek. Om onnodig verkeer door het centrum van Eerbeek zoveel mogelijk te voorkomen is het gewenst de route via de Harderwijkerweg korter in tijd (sneller) te laten zijn dan de route via de Loenenseweg. In deel 2 van de Koersnota wordt duidelijk op welke wegdelen/tracés een verlaging van de maximumsnelheid wordt geadviseerd/voorgesteld. De Voortgangsnotitie geeft een eerste indicatie van de wegennetvisie.
3. Aangenomen wordt dat met voorwaarden de uitgangspunten worden bedoeld. De uitgangspunten voor de afweging en het bepalen van de best passende maatregelen zijn voor alle routes gelijk. Omdat de situatie (feitelijke ligging, omgeving, gebruik) voor alle routes verschillend is, leidt dit tot verschillende maatregelen op verschillende routes.
4. Zie onder Algemene reactie bij punt 2.9
5. Zie onder Algemene reactie bij punt 2.9
6. Zie onder Algemene reactie bij punt 2.9

3.14 Reactie 14 (VVN afd. Hall)

1. Samenvatting reactie Inspreker mist de risico-gestuurde analyse, zoals voorgeschreven in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.
2. De verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers komt onvoldoende aan de orde.
3. In de bebouwde kom van Eerbeek komt vrachtverkeer in samenhang met het overige verkeer onvoldoende aan de orde.
4. De intensiteit van het gemotoriseerd verkeer in Loenen is een probleem.
5. Inspreker doet de suggestie dat de gemeente Brummen nu een keuze maakt over de inrichting van de Coldenhovenseweg-Loubergweg, zodat die kan worden meegenomen in de Koersnota.
6. Inspreker mist in de Koersnota een aantal knelpunten:
 - Fietsverkeer op de rotonde N786 – Loenenseweg – Zilvenseweg;
 - Fietsverkeer op de rotonde N786 – Coldenhovenseweg;
 - De oversteken van diverse schoolroutes
7. De oversteken van fietsknooppuntenroutes en fietsknooppuntenroutes op het omschreven wegennet Oversteek Kanaalweg – Voorstondensestraat op de Apeldoornseweg; Route over de Loubergweg vanaf

de Stuijvenburchstraat tot aan het Soerensezand-noord; De oversteken van landschapsroutes en landschapsroutes op het omschreven wegnnet Landschapsroute van de Imbos over de Coldenhovenseweg langs de papierfabrieken; Oversteek Kanaalweg – Voorstondensestraat op de Apeldoornseweg; Fietsverkeer naar en van de fabrieken (woon-werk verkeer); Fietsverkeer tussen Eerbeek-centrum en Eerbeek-zuid en Laag-Soeren, met name de oversteken op de Coldenhovenseweg en Loubergweg; Kruispunt N787 – Hallseweg; Aansluitingen Kollergang op de N787, met name de fietspaden. Inspreker stelt dat uit de Koersnota blijkt dat de Zuidelijke ontsluiting (de Dierenseweg tussen de Brummenseweg – Eerbeekseweg) de verkeersproblematiek in Loenen deels kan oplossen.

Beantwoording reactie

1. Er is impliciet wel een risico-gestuurde analyse gemaakt. In het nog nader te bepalen maatregelenpakket bepalen we welke best passende maatregelen het verkeerssysteem verbeteren en helpen ongevallen te voorkomen. Voorbeeld hiervan zijn mogelijke snelheidsverlagingen en maatregelen voor het verbeteren van de oversteekbaarheid. Ook wordt bij het opstellen van de wegnnetvisie rekening gehouden met specifiek risico-factoren zoals wegkenmerken, verkeerssituatie (verkeersgedrag) en omstandigheden, die te koppelen zijn aan gevaarlijke verkeerssituaties.
2. Zie onder Algemene reactie onder 2.10.
3. Bij het beschouwen van de verkeerssituatie is naar de verkeersafwikkeling in en om Eerbeek gekeken, Vooral op de route Harderwijkerweg-Coldenhovenseweg-Loubergweg-Lageweg is vrachtverkeer een nadrukkelijk onderdeel van de beschouwing. In het centrum van Eerbeek is niet specifiek naar het vrachtverkeer gekeken omdat het hier ondergeschikt in aantal en omvang is.
4. De gezamenlijke wegbeheerders onderschrijven dat de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer in Loenen in relatie tot de aanwezige infrastructuur een belangrijke opgave is in de Koersnota.
5. De gezamenlijke wegbeheerders adviseren in de Koersnota (specifiek deel 2) over de voorkeursinrichting van (onder andere) de Coldenhovenseweg-Loubergweg.
6. De door inspreker aangedragen knelpunten betreffen specifieke knelpunten voor hoofdzakelijk fietsverkeer die in de uitwerking van maatregelen (Koersnota deel 2) nadere aandacht krijgen.
7. Zowel de zuidelijke ontsluiting (N787 en N786) als de noordelijke ontsluiting (N786) zijn onmisbaar voor het behouden van de goede bereikbaarheid van het gebied Eerbeek Loenen. Hoewel er een verschil in gebruik (intensiteit) zit tussen beide routes is het niet juist om te veronderstellen dat veel verkeer via de zuidelijke ontsluiting kan worden gestuurd, ten gunste van de problematiek in Loenen. Dat is een te eenvoudige voorstelling van de invloed die wegbeheerders hebben op het individuele verkeersgedrag en routekeuze. Zie ter nadere toelichting ook de algemene reactie onder 2.3.

3.15 Reactie 15 (Tracé +1)

Samenvatting reactie

1. Inspreker begrijpt het belang van een goede verkeersdoorstroming en bereikbaarheid, maar dat mag niet ten koste gaan van de veiligheid en rust in de leefomgeving van de aanwonenden. Wat betreft bedrijfsuitbreidingen en industrie in een omgeving met wonen en natuur kan niet alles.
2. Inspreker wijst op de verkeershinder in Dieren Noordoost, Spankeren en Ellecom en de verslechterde leefbaarheid die samenhangt met de zuidelijke ontsluiting van Eerbeek-Loenen en ook samenhangt met de realisatie van de Traverse Dieren. Inspreker wil dat de scope van de Koersnota wordt vergroot richting voornoemde locaties, dat de lijst met knelpunten wordt aangevuld met locaties die hier liggen en dat de dorpen en wijken ten zuiden van Eerbeek worden vertegenwoordigd in de overleggen.
Inspreker maakt daarnaast diverse opmerkingen over de (om verbetering vragende) problematiek langs de Dierenseweg in Eerbeek, Kanaalweg (in Dieren), Ellecomsedijk in Ellecom en meer algemeen voor bewoners Dieren, Ellecom en Spankeren (hinder, veiligheid, zicht, leefkwaliteit).

Diverse deellocaties zijn hierbij door inspreker benoemd, waar de inspreker aan het einde van de inspraakreactie ook diverse specifieke vragen over stelt.

3. Insprekers vinden Dierenseweg en Kanaalweg (in Dieren) niet geschikt voor de hoeveelheid verkeer: de huidige en toekomstige: deze verkeersintensiteit neemt nog toe. Een advies van VVN ondersteunt de stelling dat een goed woon- en leefklimaat hier onder druk staan. Inspreker vindt de Dierenseweg Eerbeek ongeschikt als 80 km/u weg gezien de inrichting en zou een 60 km/u weg moeten worden.
4. Inspreker vindt dat de tracékeuze al lijkt te zijn genomen voor een zuidelijke ontsluitingsroute (zo zijn er al verkeersbesluiten genomen die leiden tot minder verkeer door Laag-Soeren, etc.) en zijn er ontwikkelingen die de effecten versterken.
5. Inspreker wijst erop dat gemeente Rheden en provincie Gelderland het Schone Lucht Akkoord hebben getekend en dit betekent (zo blijkt ook uit beantwoording van eerdere raadvragen) dat wordt gestreefd naar WHO-advieswaarden inzake fijnstof en stikstof.
6. Inspreker vindt dat het natuurbelang onvoldoende wordt meegewogen.

Beantwoording reactie

1. We delen de visie van de inspreker dat er moet worden gezocht naar een goede belangenafwegingen tussen de verkeersbelangen (doorstroming, veiligheid, etc.) en andere belangen als wonen en leefklimaat, natuur, het vestigingsklimaat van bedrijven en industrie. Binnen het provinciale programma Eerbeek Loenen 2030 in het geheel wordt nadrukkelijk gezocht naar een goed evenwicht tussen al deze belangen en dat geldt ook voor het deelproject dat zich richt op verbetering van het wegennet. Ook de Koersnota geeft er blijk van dat we nadrukkelijk met alle belangen rekening houden en deze ook meewegen.
2. Het zuidelijk gedeelte N786 is onderdeel van de Koersnota. In deel 2 van de Koersnota zal duidelijk worden welke maatregelen er hier worden geadviseerd en de voortgangsnotitie geeft reeds een eerste richting. De Traverse Dieren en verbinding naar A348 vallen evenwel buiten de scope. Dit geldt ook voor Ellecom, Spankeren en de woonwijken in Dieren. Daar waar inspreker dus wijst op de problematiek en mogelijke oplossingen in gebieden, die geen deel uitmaken van de scope van deze Koersnota, laten we de inhoudelijke beantwoording achterwege. We verwijzen naar paragraaf 2.3 waarin we meer uitgebreid op de gekozen scope ingaan.
3. De Dierenseweg en Kanaalweg (in Dieren) zijn in functie wel geschikt voor het afwikkelen van regionaal verkeer. De inrichting van de Dierenseweg is niet passend voor de bijbehorende maximumsnelheid van 80 km/u. Daarom wordt onderzocht of een lagere maximumsnelheid van 60 km/u bij deze functie mogelijk is ter verbetering van de verkeersveiligheid en de leefomgeving. Voor de Dierenseweg wordt verder onderzocht of voor fietsverkeer een eigen voorziening te realiseren is.
Ongevallen, zoals die ook op de provinciale Kanaalweg hebben plaatsgevonden, proberen we te vermijden daar waar het binnen onze mogelijkheden ligt. Hoe tragisch ook voor de betrokkenen die het aangaat komen deze ongevallen helaas voor. De Kanaalweg kan objectief gezien niet als verkeersonveilig gekenmerkt worden.
4. Er is in de Koersnota geen sprake van tracékeuzes maar van het functioneel indelen van het wegennet. Daarbij wordt gelet op zowel de verkeersfunctie als op de omgeving. Uiteindelijk wordt gezocht naar een balans om het verkeer zoveel mogelijk te laten rijden over routes die de minste hinder geven voor de leefomgeving en die verkeersveilig zijn, of kunnen worden gemaakt. Aanvullend is uit onderzoek gebleken dat er nauwelijks sprake is van een sluiproute door het gebied. Verkeer heeft geen goed alternatief of heeft een herkomst/bestemming in het gebied.
5. De provincie Gelderland heeft het Schone Luchtakkoord (SLA) inderdaad ondertekend en neemt allerlei maatregelen op het gebied van onder andere verkeer, industrie, houtstook en landbouw. Het SLA streeft naar in gezondheidswinst van 50% in 2030 ten opzichte van 2016. Er wordt toegewerkt naar de advieswaarden 2005 van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor luchtkwaliteit in 2030 voor fijn stof en stikstofdioxide. Deze advieswaarden (jaargemiddelden) bedroegen tot 2005: 10

µg/m³ voor PM_{2.5}, 20 µg/m³ voor PM₁₀ en 40 µg/m³ voor NO₂ en zijn daarna, drastisch, in 2021 bijgesteld tot 5 µg/m³ voor PM_{2.5}, 15 µg/m³ voor PM₁₀ en 10 µg/m³ voor NO₂. Vervolgens wordt na 2030 toegewerkt naar de 2021 WHO advieswaarden.

We benadrukken dat de maatregelen met name generiek worden genomen, dus niet per wegtracé.

Wat betreft het project wegennet Eerbeek-Loenen 2030 geldt dat de planvorming zich primair richt op het verbeteren van het wegennet met het oog op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in z'n algemeenheid. Het verbeteren van de luchtkwaliteit is niet als doel vastgelegd met specifieke normen omdat we niet bij machte zijn om effectief maatregelen te realiseren: het verkeer heeft grotendeels een herkomst of bestemming in het gebied. Belangrijk daarnaast is dat het verkeer zoveel mogelijk met constante snelheid kan rijden. Dat proberen we zo goed mogelijk te bevorderen door een eenduidige weginrichting.

Wel kunnen we stellen dat we waarschijnlijk bij de aanleg van de uiteindelijk gekozen verkeersoplossingen, maatregelen zullen nemen om de stikstofdepositie zo laag mogelijk te houden.

We denken dan bijvoorbeeld aan de inzet van schonere machines. Dat heeft niet alleen invloed op de stikstofdepositie, maar dit draagt ook aanzienlijk bij op de afname van emissies van stikstofdioxide en fijnstoffen en dus aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Het thema schonere werktuigen is overigens ook een onderdeel van het SLA. Ten slotte moet worden gewezen op het feit dat de luchtkwaliteit de laatste jaren alleen maar beter is geworden.

6. De Koersnota richt zich op het afwikkelen van het verkeer over bestaande wegen voor het behoud van de regionale bereikbaarheid. Er is geen sprake van verlies aan natuurgebieden of natuurverbindingen. Bij de uitwerking van de plannen zal uiteraard het natuurbelang volledig worden meegewogen en zal uiteraard moeten worden voldaan aan onder meer de Wet natuurbescherming.

3.16 Reactie 16 (Dorpsraad Loenen Zonnedorp)

Samenvatting reactie

1. De inspreker vindt de huidige situatie in Loenen onverantwoord: zeker als er nog meer verkeer komt als gevolg van uitbreidingen van de industrie, is de druk om tot oplossingen inzake leefbaarheid en veiligheid te komen alleen maar toegenomen.
2. De inspreker verzoekt de Koersnota aan te vullen met het onderwerp fiets- en voetgangersverkeer, zeker gezien de intensiteiten en veiligheidsissues en het toenemende toerisme.
3. Inspreker is het er niet mee eens dat de beschikbare financiële middelen bepalend zijn. Eerst moet een oplossing worden bepaald en een politieke afweging plaatsvinden. (aandachtspunt 1)
4. Inspreker mist de nieuwbouwwijk Beekbergse Broek in de scope (aandachtspunt 2)
5. Inspreker stelt dat de nota kaderstellend zou moeten zijn voor besluitvorming, maar het gestelde op pagina 6 is hiermee in strijd. (aandachtspunt 3)
6. Inspreker ervaart het als kwetsend dat besproken is dat in 2018 al is geoordeeld dat de maatschappelijke baten beperkt zijn (bedoeld wordt de besproken conclusie uit het MKBA). Over 2019 stelt inspreker dat, ondanks dat is besproken dat grote investeringen als de rondweg Loenen of een nieuwe provinciale weg langs het kanaal (de 'Kanaalroute') niet meer aan de orde zijn, de laatstgenoemde Kanaalroute toch echt de voorkeur had van de aanliggende dorpen. (aandachtspunt 4)
7. Inspreker stelt dat de opwaardering van de zuidelijke route verspild geld was, nu blijkt dat 46% minder verkeer in Loenen niet blijkt te kloppen. (aandachtspunt 5)
8. Inspreker mist een bespreking van bedrijventerrein Kieveen bij de projecten Eerbeek-Loenen 2030. (aandachtspunt 6)
9. Inspreker vindt de stelling onterecht dat het aandeel vrachtverkeer door de kern in Loenen gemiddeld is. Uit eigen onderzoek (tabel bijgevoegd) blijkt bij veel andere dorpen zijn wel grote ingrepen gedaan (is wel een rondweg is gerealiseerd/aanwezig). (aandachtspunt 7)

10. Inspreker wil graag dat de onderwerpen leefbaarheid en verkeersveiligheid verder uitgewerkt worden. Inspreker verwijst naar de memo Gezondheidsaspecten van de GGD waaruit blijkt dat voor de N786 Loenen de fijnstof- en stikstofdioxidecijfers boven de WHO-normen liggen. (aandachtspunt 8)
11. De inspreker vindt het verontrustend dat het vrachtverkeer tot 2040 met 35% zou stijgen, in vergelijking met de cijfers die in 2019 bekend waren is dit een verdrievoudiging. Verder mist inspreker de effecten van bedrijventerrein Kieveen, de woningbouw in Loenen en de toename van het toerisme binnen deze cijfers. (aandachtspunt 9)
12. De inspreker vindt de autonome groei van het verkeer door Loenen (22% Eerbeekseweg en 42% Beekbergerweg) alarmerend; de problemen die dat zal geven moeten voorkomen worden. (aandachtspunt 10)
13. Inspreker is het ermee eens dat de “N786 Traverse Loenen” een bijna eigenstandige opgave en één van de belangrijkste knelpunten is en maakt zich zorgen dat enerzijds blijkt al is besloten geen grote investeringen (zoals een rondweg Loenen) worden gedaan en anderzijds blijkt dat de verkeersdruk hoog is en stijgt. (aandachtspunt 10)
14. Inspreker dringt aan op gedegen besluitvorming die wordt gedaan op basis van de juiste cijfers. Leefbaarheid en veiligheid zijn essentieel daarbij.

Beantwoording reactie

1. De intensiteiten op de N786 door Loenen zorgen vooral tijdens de spitsuren voor knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid.. Zie ook de algemene reactie onder 2.7 en 2.13. Daarom wordt er in de Voortgangsnotitie ook een snelheidsverlaging in een groot deel van Loenen voorgesteld als oplossingsrichting om deze effecten te verzachten.
2. Zie onder Algemene reactie bij 2.10.
3. In deel 2 van de Koersnota volgt een advies van de maatregelen om bij te dragen aan het oplossen van de problemen in Eerbeek Loenen. Voor het totale pakket aan maatregelen worden kosten geraamd en wordt dit getoetst aan het programmabudget. De afweging en prioritering wordt uiteindelijk politiek voorgelegd. Indien gewenst kan de politiek een ruimer budget beschikbaar stellen (of andere keuzes maken).
4. Zie onder Algemene reactie onder 2.14.
5. De Koersnota is als ambitiedocument kaderstellend voor besluitvorming over onderdelen van het wegennet. De Koersnota stelt een functionele indeling van het wegennet als kader, op basis van een samenhangende objectieve analyse met een voorstel (uitvoeringsprogramma) van oplossingsrichtingen voor alle relevante knelpunten. Hierbij is de randvoorwaarde dat het uitvoeringsprogramma past bij de beschikbare middelen. Indien gewenst kan de politiek een ruimer budget beschikbaar stellen (of andere keuzes maken).
6. Er is kennisgenomen van deze reactie.
7. Hoewel de zuidelijke route minder effect heeft op de verkeersafwikkeling dan eerder werd ingeschat, kan niet worden gesteld dat het geld is verspild. De verkeersafwikkeling in en om Dieren is verbeterd en verkeersveiliger.
8. Zie onder Algemene reactie bij 2.14. We hebben oog voor andere ontwikkelingen die invloed hebben op de verkeersstromen in het gebied. We zullen deze, waaronder Kieveen, toevoegen aan de beschrijving op pagina 12.
9. Het aandeel vrachtverkeer alleen is niet allesbepalend voor het realiseren van grote ingrepen in een wegennet. Ten aanzien van de gewenste rondweg wordt verwezen naar de informatie onder Algemene reactie bij 2.13.
10. Doel is ook om in deel 2 van de Koersnota de maatregelen die nodig zijn om de voorgestelde snelheidsverlaging in Loenen en het deel van de N786 tussen A50 en Loenen te realiseren, verder uit te werken. Deze maatregelen zullen bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid,

- leefbaarheid en gezondheid. In deel 2 van de Koersnota zal ook expliciet worden ingegaan op de effecten van de maatregelen, waaronder op luchtkwaliteit.
11. Door groei van het aantal woningen, bedrijvigheid en toerisme neemt het verkeer ook toe. Ook geven bedrijven aan de nog niet gebruikte, maar wel vergunde ruimte voor productiegroei te zullen gebruiken, wat meer (zwaar) vrachtverkeer tot gevolg heeft. De genoemde groei van 35% van het vrachtverkeer komt voort uit de gesprekken met de grote bedrijven in Eerbeek waar veel vrachtverkeer op af komt. Overigens moet de 35% groei van het vrachtverkeer worden gezien in verhouding tot de totale verwachte verkeersintensiteit in 2040. Voor Kieveen wordt verwezen naar de Algemene reactie bij 2.14.
 12. De door inspreker genoemde percentages gelden voor de N787 Eerbeekseweg (Brummen) +22% en Brummenseweg (Eerbeek) +42% maar hebben geen betrekking op de Eerbeekseweg door Loenen. Op de N786 ten noorden van Loenen is de toename 9%. Bij het bepalen of de intensiteit en de weginrichting passend zijn, gaat het vooral om de (toegenomen) intensiteiten en niet om de percentages. Bij de toenames wordt opgemerkt dat deze gelden voor een verwachte situatie in 2030 zonder verdere maatregelen. De Koersnota heeft als doel om met maatregelen aan het wegennet te komen tot een betere verdeling van de verkeersstromen waarbij de overlast zoveel mogelijk wordt tegengegaan. Door maatregelen (uit te werken in deel 2) kan de verwachte verkeersintensiteit in 2030 lager uitkomen dan de genoemde percentages voor de autonome situatie.
 13. Er is kennisgenomen van deze reactie.
 14. Gedegen besluitvorming is ook de inzet van alle betrokken wegbeheerders.

3.17 Reactie 17 (Dorpencoalitie)

Samenvatting reactie

1. Gevraagd wordt wat de status is van de Koersnota, wordt die inhoudelijk gedragen door de stuurgroep en de inhoudelijk participanten? (in het bijzonder de drie gemeenten)
2. De inspreker vindt het niet verstandig dat er al een aanzet/doorkijk wordt gegeven op inhoudelijke keuzes, of hierop wordt voorgesorteerd.
3. Inzake knelpunt 1 conform kaartbeeld pag. 27 Koersnota (N786 wegprofiel A50 - Loenen) suggereert inspreker het fietspad aan één kant te leggen, een invoegstrook bij de waterval aan te leggen en de hoogteligging van de weg te verlagen.
4. Inzake knelpunt 5 (N786 traverse Loenen) vindt inspreker een rondweg de enige adequate oplossing, dat er geen financiële middelen voor zouden zijn is een politieke keuze.
5. Inzake knelpunt 6 (Coldenhovenseweg-Loubergweg-Lageweg) vindt de inspreker dat deze route drastisch moet worden aangepakt. Het onvoldoende aanpassen van dit traject heeft verstrekende consequenties voor de rest en daarom vraagt inspreker dit probleem scherper in beeld te brengen en vooral regio en industrie (mede) probleem-eigenaar te maken.
6. Inzake knelpunt 7 (Harderwijkerweg Eerbeek) stelt inspreker dat hier ten onrechte te weinig aandacht is voor knelpunten inzake leefbaarheid en veiligheid, in de Koersnota moet hier meer aandacht voor zijn, zeker als bij Traverse Loenen er een rondweg zou komen.
7. Inzake knelpunt 9 (Kanaalroute noord, Apeldoorn-Brugabouter) stelt inspreker dat verlaging van de snelheid naar 60 km/u wenselijk is, maar veel meer vereist: aanpassing weginrichting, betere en veiligere kruisingen, schooloversteekplekken. Aandachtspunt is dat er geen noord-zuid-verkeer wordt verplaatst, bijv. naar de weg door de dorpskern Loenen.
8. Inzake knelpunt 10 (Kanaalroute zuid, Brugabouter-Dieren) stelt inspreker dat deze route aantrekkelijk moet zijn voor vrachtverkeer vanuit de industriekern Eerbeek-Loenen, te meer als het LCE Kollergang gerealiseerd wordt. Het wegprofiel Dierenseweg moet even breed worden als het tracé in de gemeente Rheden, waarbij goede alternatieve erfontsluitingen gemaakt worden voor bewoners aan de Dierenseweg.

9. Inzake knelpunt 11 (Harderwijkerweg traverse Laag-Soeren) stelt dat een goede alternatieve route voorhanden is en dat daardoor op dit tracé de leefbaarheid sterk kan worden verbeterd, mits de visuele situatie in overeenstemming wordt gebracht met het al geldende 60 km/u-regime.
10. Inspreker merkt op dat de Koersnota alleen lijkt te gaan over gemotoriseerd verkeer, terwijl fietsverkeer in alle opzichten te weinig aandacht krijgt. Deze omissie moet hersteld worden.
11. Inspreker wil dat de Koersnota wordt uitgebreid en aangescherpt en pas daarna accepteren. Als dit tot oponthoud leidt, dan zij dit zo: dit is een investering in het draagvlak.
12. Inspreker vraagt of de nabijheid van Natura 2000 (stikstof) gebied invloed heeft op Eerbeek-Loenen 2030 in het algemeen en het wegennet in bijzonder en vraagt wat de gevolgen van de stikstofcrisis zijn en of die deel uitmaken van deel 1 of 2 van de Koersnota.
13. Inspreker wil dat het vervolgproces duidelijker en transparanter omschreven wordt, met duidelijke go/no-go momenten en rollen voor participanten en stakeholders. Verslagen van de stuurgroep moeten openbaar worden. De lokale politiek/het lokale bestuur moet een meer expliciete rol hebben.

Beantwoording reactie

1. Deel 1 van de concept-Koersnota Wegennet is door alle betrokken colleges van Burgemeesters en Wethouders en Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. Het is een concept-document dat voor reactie op tafel ligt. Op d.d. 12 december jl. vond er een stuurgroepoverleg plaats. Daarin is de concept-Voortgangsnotitie behandeld. De Voortgangsnotitie en deze reactienota worden eveneens door de gezamenlijke colleges in januari 2023 vastgesteld en vrijgegeven voor consultatie in de volksvertegenwoordigende organen en is beschikbaar voor eenieder die betrokken wil zijn.
De reactie van de stuurgroep op de inhoud en proces Koersnota is positief. Vanuit de gemeente Rheden vraagt men aandacht voor de scope. Vanuit Brummen wordt een verzoek gedaan rondom beschrijving van de prioritering.
Eind januari 2023 zijn de Reactienota en de Voortgangsnotitie beschikbaar voor eenieder. Er vindt bij elke stap tot aan Koersnota deel 2 (bestuurlijke) consultatie plaats. Uitgangspunt hierbij is dat alle besturen achter het proces blijven staan. Het is en blijft een gezamenlijk traject met een gezamenlijke opgave en een gezamenlijk resultaat. Verbondenheid aan dit proces is dan ook cruciaal.² De analyse in Koersnota deel 1 is met belanghebbenden gedeeld om juist een beeld te krijgen of de analyse voldoende basis biedt voor verdere uitwerking. Ook de consultatie van de omgeving blijft bij elke stap onderdeel van het proces. Het is in die zin niet vrijblijvend en een bewuste stap in het proces om te komen tot gedragen oplossingsrichtingen en maatregelen.
2. Een bewust onderdeel van het proces is het afstemmen en voorsorteren op mogelijke keuzes/oplossingsrichtingen. Hieruit kunnen we vervolgens concreet afleiden of we op de goede weg zitten.
3. Voor het fietspad wordt verwezen naar Algemene reactie bij 2.10. Een opstelvak (uitvoegstrook) voor afslaand verkeer van de N786 naar het parkeerterrein bij de waterval wordt overwogen en de inpasbaarheid ervan wordt onderzocht (in deel 2). De hoogteligging is een natuurlijk gegeven. Het is niet realistisch om dit op te heffen omdat bij een 'verdiepte ligging' taluds gaan ontstaan om het hoogteverschil op te vangen. In Natura 2000-gebied is dit niet haalbaar.
4. Zie onder Algemene reactie bij 2.13.
5. Zie onder Algemene reactie bij 2.11 en zie bij beantwoording van reactie 3.14 onder punt 5. Naast alle betrokken wegbeheerders is de problematiek van het vrachtverkeer ook onderwerp van uitgebreid overleg met de industrie (IKEL).
6. Zie bij beantwoording van reactie 13 onder punt 1.
7. Voor de Kanaalroute noord, tussen Apeldoorn en Brugkabouter, is verlaging van de snelheid naar 60 km/u ook de wens van de gemeente Apeldoorn. Daarbij gaat het juist om hetgeen inspreker aangeeft: aanpassing weginrichting, betere en veiligere kruisingen (oversteekplekken) en geen verplaatsing van verkeersstromen door de dorpskern Loenen. Bij het opstellen van maatregelen wordt daarop gelet.

8. Voor de Kanaalroute zuid, tussen Brugkabouten en Dieren, is de opgave om deze route beter geschikt te maken (voor vrachtverkeer) waarbij een wegprofiel inpasbaar moet zijn in de bestaande omgeving. Vooralsnog is het kappen van de bestaande bomen niet aan de orde tenzij vanwege de resterende levensverwachting passend. Het ligt dus niet voor de hand om het wegprofiel van de Dierenseweg even breed te maken als het gedeelte in de gemeente Rheden, Wel wordt specifiek voor fietsers op dit gedeelte naar een eigen vrijliggende voorziening gezocht.
9. Voor verkeer op de Harderwijkerweg tussen Eerbeek en Dieren is de route Kanaalweg weliswaar aanwezig als alternatief, maar afhankelijk van herkomst/bestemming niet voor iedereen even interessant. De vormgeving en inrichting van dit gedeelte Harderwijkerweg zijn in beginsel overeenstemming en passen bij een maximumsnelheid van 60 km/u.
10. Zie onder Algemene reactie bij punt 2.10.
11. Deel 1 van de Koersnota, gaat vooral over het benoemen van knelpunten en het analyseren van de verkeersproblematiek. In het nog op te stellen deel 2 komen oplossingsrichtingen en maatregelen in beeld. De Koersnota (deel 1 en deel 2) wordt daarna opnieuw voorgelegd aan belanghebbenden. Daarna wordt de Koersnota met de inspraakreacties en beantwoording voorgelegd aan gemeenteraden en provinciale staten.
12. Binnen het programma Eerbeek-Loenen 2030 wordt per project getoetst wat de gevolgen zijn van het project aangaande stikstofdepositie en de gevolgen voor Natura 2000. Voor het wegennet zal nog moeten worden bepaald wat de effecten zijn van de door inspreker genoemde 'stikstofcrisis'. De crisis waar inspreker naar verwijst, nemen we aan, is de huidige situatie waarin het zo is dat de depositie van stikstofverbindingen op de meeste Natura 2000-gebieden veel te hoog is en dat gekeken moet worden of de extra projectbijdrage nog (ecologisch) aanvaardbaar is. We gaan hierop nader in en bespreken eerst de gebruiksfase en daarna de aanlegfase.
Gebruiksfase: Allereerst is van belang vast te stellen of er in de eindfase (gebruiksfase) van het project sprake is van mogelijk hogere stikstofdeposities. De beoogde maatregelen aan het wegennet Eerbeek- Loenen zullen niet leiden tot de aantrekking van meer verkeer van buiten. Wel zou sprake kunnen zijn van de verschuiving van verkeer: als bijvoorbeeld de Kanaalroute onaantrekkelijker wordt door een snelheidsverlaging ten opzichte van de N786(-Noord), of vice versa. Er zou dan meer verkeer richting respectievelijk Natura 2000-gebied Veluwe of Landgoederen Brummen / Rijntakken 'getrokken' kunnen worden, met gevolgen voor de stikstofdepositie op die gebieden. Wij hebben oog voor dit vraagstuk en hebben ook al oriënterende verkenningen uitgevoerd. We zullen dit nader beschouwen op het moment dat de precieze plannen duidelijker geworden zijn en in samenhang kunnen worden beschouwd en doorgerekend. Er is dus nog geen oordeel over te geven, anders dan dat dit zeker een punt van aandacht is!
Aanlegfase: Ten tweede moet, sinds de vernietiging van de zogenaamde 'bouw-vrijstelling' voor stikstof, ook de aanlegfase beschouwd worden. De inzet van machines en materieel voor de aanlegwerkzaamheden van aanpassingen aan de wegen, kan leiden tot extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Ook dit heeft onze aandacht, maar hier kan nog niet over geoordeeld worden tot dat de precieze plannen duidelijker zijn. Pas dan is namelijk bekend hoe ingrijpend de werkzaamheden zijn. Op voorhand kunnen we stellen dat er mogelijkheden lijken te zijn om toch tot haalbare plannen te komen, bijvoorbeeld door de inzet van schonere machines, of vormen van interne of externe saldering. Ook voor dit aspect is dus nadrukkelijk aandacht!
13. Er is kennisgenomen van de reactie. Vanaf heden wordt van elk stuurgroep overleg een verslag gepubliceerd op de projectwebsite Eerbeek Loenen 2030. Vanuit de wijk- en dorpsraden is een klankbord geformeerd. Dit klankbord wordt nauw betrokken bij de stuurgroep en heeft ook de mogelijkheid om met de stuurgroep in gesprek te gaan en onderwerpen te agenderen in de stuurgroep.

3.18 Reactie 18

Samenvatting reactie

1. Inspreker vindt de Kanaalroute heel gevaarlijk. Dit moet meer in de Koersnota naar voren komen. De aanpak van deze route, met het doel die veiliger te maken, kan niet wachten op de aanpak van overige problemen zoals genoemd in de Koersnota, en moet dus losgekoppeld worden.
2. Inspreker denkt dat een stikstofonderzoek niet nodig is gezien de mogelijk zeer kleine verdringing (kleiner dan 10%, inspreker denkt dat dit net zo goed 2% of 5% kan zijn). Dit pleit er ook voor de aanpak van Kanaalroute los te koppelen van de rest.
3. Inspreker vraagt of wordt geprobeerd de toename van zwaar vrachtverkeer (35%) te verminderen.
4. Inspreker vraagt hoe de genoemde toename van 25% op de Kanaalroute tot 2030 wordt bekeken in relatie tot de veiligheid.
5. Gevraagd wordt hoe het kan dat de N786 maar een toename van 9% tot 2030 kent (en de Kanaalroute dus 25%), in het licht van dat de N786 de voorkeur heeft voor het verwerken van het verkeer.
6. Inspreker stelt dat de Kanaalroute onterecht wordt gekenschetst als GOW, daar voldoet die nu al niet aan. Hij vraagt een verklaring.
7. De inspreker vindt dat er te weinig aandacht in de Koersnota is voor hoe gevaarlijk de Kanaalroute is en vindt dat mede hierdoor de Kanaalroute onterecht niet de hoogste prioriteit heeft gekregen. Dit komt ook doordat de Kanaalroute in de beschrijving steeds 'ondersneeuwt'.
8. De inspreker geeft aan dat de Kanaalroute geen onderhoud heeft gehad; dit maakt de weg nog gevaarlijker.

Beantwoording reactie

1. Zie onder Algemene reactie bij punt 2.8. De prioritering van de Kanaalroute zal in de Voortgangsnotitie en deel 2 van de Koersnota naar voren komen.
2. Zonder aanvullende maatregelen op de N786 is er wel degelijk sprake van stikstofproblemen door de verschuiving van het verkeer, als gevolg van maatregelen elders (bijvoorbeeld de Kanaalroute). We moeten hierbij uitgaan van de landelijk vastgestelde stikstofberekeningen. Na vaststelling van het maatregelenpakket zullen opnieuw stikstofberekeningen worden uitgevoerd.
3. De toename komt deels voort uit informatie van de grote bedrijven zelf. Het is mogelijk dat door nieuwe inzichten de groei minder zal zijn. Binnen het programma Eerbeek Loenen is uitgebreid overleg met de industrie (IKEL). Daarin wordt ook gesproken over het efficiënter afwikkelen van de aan- en afvoerstromen en elektrificeren van het vrachtverkeer.
4. De genoemde toename van 25% geldt voor de autonome situatie, dat is als we nu niets doen en dan kijken naar de verwachte verkeersintensiteit in 2030. Die toename (25%) alleen is niet problematisch en hangt vooral samen met de intensiteit en de weginrichting. Daarover zijn wegbeheerders het eens dat die moet worden aangepast (lagere snelheid en ander profiel) om de verkeersveiligheid te vergroten.
5. De geringe toename op de N786 wordt deels veroorzaakt door het afwaarderen van de N786 tussen Beekbergen en de aansluiting op de A50 en de afwaardering van de N786 tussen Eerbeek en Laag-Soeren in combinatie met een afwaardering in de kom van Laag-Soeren. Dat heeft geleid tot iets andere routekeuzes voor een (klein) deel van het verkeer.
6. Pagina 30 van de Koersnota deel 1 geeft de contouren weer van de wegennetvisie. Daarin is de kanaalroute aangegeven als Gebiedsontsluitingsweg (GOW) omdat het accent ligt op doorstromen van het verkeer. Idealiter kent deze weg vrijliggende fietsvoorzieningen, geen landbouwverkeer op de hoofdrijbaan en zo min mogelijk erfaansluitingen. In deel 2 wordt duidelijk welke maatregelen de wegbeheerders adviseren om de GOW zo goed mogelijk in te richten. Daarbij is een vrijliggende voorziening voor fietsers essentieel. Het verbieden van landbouwverkeer en het verwijderen van erfaansluitingen is helaas niet mogelijk. Wel kunnen andere maatregelen bijdragen om de veiligheid

- te vergroten (lagere maximumsnelheid, landbouwpasseerhavens en verbeteren zicht vanuit erftoegangen).
7. Zie onder Algemene reactie bij 2.8 en bij beantwoording onder 1 hierboven. In de Voortgangsnotitie is aangegeven dat de Kanaalroute in samenhang met maatregelen op de N786 van de A50 t/m Loenen een hoge urgentie hebben.
 8. Op het Apeldoornse grondgebied is er op een deel van de Kanaalroute in 2021 nog onderhoud uitgevoerd.

3.19 Reactie 19 Belangengroep N786

Samenvatting reactie

1. Inspreker vindt dat er een eenzijdige aandacht is voor de papierfabrieken in de Koersnota en niet voor de leefbaarheid in Loenen, dat als doorstroombdorp wordt gezien.
2. De inspreker constateert dat de eerdergenoemde 46% reductie van het verkeer niet gehaald gaat worden. De koersnota moet bespreken hoe de verkeersreductie (nodig voor de leefbaarheid, gezondheid en veiligheid) dan gehaald gaat worden om de gemaakte afspraken te waarborgen.
3. De doelstelling inzake leefbaarheid en gezondheid lijkt te zijn losgelaten, nu het advies uit de GGD-rapportage genegeerd is.
4. De inspreker wil een krachtig integraal beleid in de Koersnota, zeker als het gaat om verkeersveiligheid: er zijn forse maatregelen nodig, maar het blijft bij constatering.

Beantwoording reactie

1. De reactie van de inspreker wordt onvoldoende herkend. In de inleiding, zowel bij aanleiding als doel en resultaat is duidelijk verwoord dat de overheden met de Koersnota toewerken naar het verbeteren van leefbaarheid en veiligheid en het behouden van de bereikbaarheid.
2. De aangehaalde reductie van 46% is gebaseerd op een naar later bleek onbetrouwbare uitkomst van een doorrekening met een verkeersmodel. De 46% is dan ook geen streefwaarde of doel op zich voor de Koersnota. Er kan daaruit dan ook geen voorwaarde worden ontleend om een dergelijke verkeersreductie in Loenen na te streven of te behalen.
3. In deel 1 staat de GGD-rapportage benoemd. In deel 2 zullen we de gevolgen voor de luchtkwaliteit bepalen van de voorgestelde maatregelen. Dat is tevens het moment dat we kunnen bezien of de adviezen van de GGD om te zetten zijn in concrete maatregelen. Daarbij moet wel worden aangetekend dat we te maken hebben met een bestaande situatie waarbij niet altijd maatregelen toepasbaar zijn zoals de GGD ze benoemd in zijn advies.
4. In de Voortgangsnotitie wordt voor een groot deel van de N786 in Loenen en voor het deel tussen A50 en Loenen een snelheidsverlaging voorgesteld als oplossingsrichting om de knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren.

3.20 Reactie 20 (Bewonersgroep Harderwijkerweg Eerbeek)

Samenvatting reactie

1. Inspreker waardeert het dat zij in de gelegenheid worden gesteld om opmerkingen te plaatsen en voorstellen voor verbeteringen aan te reiken.
2. Inspreker vindt dat de Koersnota dient te worden verbeterd om als degelijk fundament te kunnen dienen voor het toekomstbestendig wegnnet. ('Ten eerste')
3. Inspreker vindt dat er structurele oplossingen in de regio noodzakelijk zijn met het oog op 2030, 2040 en 2050. ('Ten tweede')
4. Inspreker vindt dat 'we ergens naar toe worden gerommeld' en vindt dat eerst de analyse volledig en juist moet zijn en door iedereen moet worden gedragen, voor ertoe kan worden gewerkt naar oplossingen. ('Ten derde')

5. Ten vierde ergert inspreker zich aan het gebrek aan transparantie: bewoners participeren in tegenstelling tot de industrie niet in de stuurgroep en hierdoor lijken leefbaarheids-, gezondheids- en veiligheidsambities ondergeschikt te zijn aan de belangen van industrie en verkeer. Inspreker wil dat alle documenten van de stuurgroep openbaar zijn/worden. ('Ten vierde')
6. Inspreker meent dat in de contouren van de wegennetvisie (paragraaf 3.4) ten onrechte de Harderwijkerweg tussen rotondes Loenen en Coldenhovenseweg ontbreken. Hier spelen veel issues inzake leefbaarheid en veiligheid, waarbij wordt verwezen naar enkele specifieke knelpunten en tekeningen.
7. Inspreker vraagt om op dit wegtracé een 60 km/u regime in te stellen waar nu 80 km/u geldt. Wellicht kan een chicane bij de Polweg die snelheid afdwingen. Ook wordt gevraagd om 30 km/u in te stellen daar waar nu 50 km/u geldt. Wellicht kan een 'ruggetje' in de weg het inhaalverbod afdwingen. Ook is er betere bebording nodig.
8. Inspreker vindt dat het verbeteren van de leefbaarheid alle aandacht verdient over de hele route N786 (zoals dat wel is ingetekend op de Kanaalroute), dit is een ernstige omissie in de Koersnota. In de inspraakreacties worden diverse concrete voorstellen gedaan alsmede een concept-tekstvoorstel. (5 t/m 8 betreffen kopje 2 inspraakreactie)
9. Inspreker vindt dat er veel te weinig aandacht is besteed aan fietsverkeer en fietspaden, zeker gezien de groeiende populariteit van fietsen en nieuwe fietsen (zoals e-bikes en speed-pedelects). Inspreker wijst op het belang van een goede voetgangers-/fietsersinfrastructuur. Inspreker vindt dat de route Dieren-Apeldoorn alsnog wordt benoemd als doorfietsroute. Inspreker sluit af met enkele specifieke voorstellen. (Kopje 3)
10. Inspreker verzoekt dat op korte termijn wordt geanalyseerd wat de gevolgen zijn van de stikstofcrisis gezien de nabijheid van Natura2000-gebieden, met name in relatie tot de bestaande rechten van de industrie, LCE, verkeersmaatregelen en deze Koersnota. (Kopje 4)

Beantwoording reactie

1. Er is kennisgenomen van de reactie.
2. Uit de reactie wordt niet duidelijk wat verbeterd zou moeten worden. Wellicht wordt inzicht in maatregelen bedoeld. In deel 2 van de Koersnota volgen de oplossingsrichtingen en maatregelen die de wegbeheerders adviseren om de doelstellingen te behalen.
3. De horizon van de Koersnota is primair gericht op 2030 met een doorkijk naar 2040. Daarbij wordt het naarmate verder in de tijd gekeken wordt (2040 en daarna) onzekerder welke ontwikkelingen van betekenis zijn en daardoor minder goed mogelijk om concrete maatregelen te benoemen.
4. Het proces van de Koersnota is er juist op gericht om stapsgewijs met alle betrokkenen toe te werken naar een maatregelenpakket. De eerste stap en tevens uitgangspunt is goed in beeld te brengen van de bestaande verkeerssituatie met bijbehorende knelpunten. Daarvoor is nu ook de eerste reactieronde ingesteld, zodat iedereen zijn mening kan geven over de beschrijving van het verkeerssysteem, de knelpunten, de bijbehorende analyse en de eventuele omissies. Deel 1 vormt de basis voor het vervolg. Daarna volgt deel 2 met de oplossingen. Als tussenstap presenteren we begin 2023 de Voortgangsnotitie als voorbereidend consultatiedocument voor deel 2.
5. Er is kennisgenomen van de reactie. Vanaf heden wordt van elk stuurgroep overleg een verslag gepubliceerd op de projectwebsite Eerbeek Loenen 2030. Vanuit de wijk- en dorpsraden is een klankbord geformeerd. Deze klankbord wordt nauw betrokken bij de stuurgroep en heeft ook de mogelijkheid om met de stuurgroep in gesprek te gaan en onderwerpen te agenderen in de stuurgroep
6. Zie bij beantwoording van reactie 13 onder punt 1. Ten aanzien van de meegestuurde bijlage door inspreker wordt opgemerkt dat niet per definitie elk uitwisselpunt (zijweg, oversteeklocatie) waar bewoners onveiligheid ervaren verkeerskundig als een (groot) probleem of knelpunt wordt beschouwd. Bij het bepalen van de maatregelen in de nog op te stellen deel 2 van de Koersnota wordt de informatie uit de ingestuurde bijlage meegenomen. –

7. Zie bij beantwoording van reactie 13 onder punt 2. Aanvullend geldt dat geen bebording nodig is bij de huidige maximumsnelheid van 80 km/u. Dit is de standaard maximumsnelheid buiten de bebouwde kom (en voertuigbestuurders horen dat te weten).
8. Het verbeteren van de leefbaarheid weegt mee op alle trajectdelen in de Koersnota, ook al wordt het niet voor alle wegdelen benoemd. Zowel Kanaalweg als N786 zijn van dezelfde wegcategorie: Gebiedsontsluitingsweg (GOW). Voor beiden geldt dat doorstroming belangrijk is. In figuur 17 is vooral aangegeven waar het accent ligt gegeven de functie van de weg. Ten aanzien van de concrete voorstellen wordt opgemerkt dat deze worden meegenomen in deel 2 van de Koersnota.
9. Zie onder Algemene reactie bij 2.10. Aanvullend over de doorfietsroute Dieren – Apeldoorn wordt opgemerkt dat onderzoek van een paar jaar geleden naar beide routes heeft uitgewezen dat de fietsroute langs het Kanaal meer nieuwe fietsers kan aantrekken.
10. Zie reactie 17 onder punt 12.

3.21 Reactie 21

Samenvatting reactie

1. Inspreker is zwaar teleurgesteld in de nota: er komt meer verkeer en er komen geen oplossingen voor de huidige problemen.
2. Inspreker vindt de bewering dat er geen budget is een non-argument. Andere dorpen krijgen wel een rondweg, waarom Loenen niet?
3. Loenen wordt onaantrekkelijk door de verkeersproblematiek.
4. Inspreker wil dat de weg door Loenen een dorpsweg wordt, waar vrachtverkeer wordt verboden, met andere bestrating of desnoods verplaatsing van de fabrieken.

Beantwoording reactie

1. Er is kennisgenomen van de reactie. De Voortgangsnotitie en deel 2 van de Koersnota gaan de maatregelen bevatten om de gesignaleerde problemen op te lossen.
2. Zie Algemene reactie onder 2.13.
3. Er is kennisgenomen van de reactie. Het verkeer is met name in de spits van invloed op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. In de Voortgangsnotitie wordt een snelheidsverlaging in een groot deel van Loenen als oplossingsrichting aangegeven om de ervaren hinder van de grote hoeveelheid verkeer te verzachten.
4. De wens dat de N786 door Loenen het karakter van een dorpsweg krijgt is vanuit leefbaarheid goed te begrijpen. De situatie is echter dat de N786 ook een verkeersfunctie heeft, waarvoor nu geen alternatief haalbaar is. (Voor de rondweg zie Algemene reactie onder 2.13) Gegeven de huidige verkeersfunctie is het niet mogelijk een vrachtwagenverbod in te stellen (in Loenen). Nog los van lokale bezwaren heeft het instellen van een verbod geen kans van slagen, zolang er voor het vrachtverkeer geen vergelijkbaar goede alternatieve route is.

3.22 Reactie 22

Samenvatting reactie

1. Inspreker vindt de Koersnota incompleet en deels een herhaling van zetten. Inmiddels lopen ontwikkelingen (zoals 'regulier' onderhoud) door. Door de verscheidenheid aan deelprojecten bestaat de kans dat zaken blijven liggen of er onenigheid is over wie verantwoordelijk is.
2. Inspreker vindt dat er veel voordelen zijn van een 60 km-weg ter hoogte van de Kanaalroute.
3. Inspreker vindt dat de komst van LCE op de Kollergang nog niet is verwerkt, terwijl die wel grote gevolgen heeft.
4. De inspreker stelt diverse kanttekening bij de beoogde realisatie van het LCE op Kollergang (is het nodig? Gevolgen voor natuur/klimaat, herplant bos).

Beantwoording reactie

1. Er is kennisgenomen van de reactie. Zie tevens Algemene reactie onder 2.4.
2. Zie onder Algemene reactie bij 2.8.
3. Zie onder Algemene reactie bij 2.9.
4. Zie onder Algemene reactie 2.9.

3.23 Reactie 23

Samenvatting reactie

1. De inspreker dat de Koersnota zich te veel focust op Loenen en Laag-Soeren en voorbijgaat aan andere belanghebbenden.
2. Inspreker stelt dat de beschreven verwachte autonome ontwikkeling geen rekening houdt met de mogelijke komst van het LCE.

Beantwoording reactie

1. Met de Koersnota is geprobeerd een beeld van de problemen en knelpunten te schetsen op het schaalniveau van weggedelen/trajecten. Dat laat onverlet dat er zeker ook op andere locaties (een of enkele woningen) sprake kan zijn van hinder, overlast, problemen of knelpunten. Uiteindelijk moet in deel 2 van de Koersnota duidelijk zijn waar welke maatregelen worden geadviseerd, met daarbij een beeld van de effecten, zowel verkeersintensiteiten als ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit.
2. Zie onder Algemene reactie 2.9.

3.24 Reactie 24

Samenvatting reactie

1. Inspreker vindt dat er veel onderzoek is gedaan zonder dat dit iets oplevert en dat naar eerdere inbreng slecht geluisterd is.
2. De inspreker kent veel frustratie over de leefbaarheid in Loenen; de recente verkeersaanpassing (bijv. t.h.v. de Spar) heeft dit niet beter gemaakt. Er ligt te veel nadruk op de doorstroming van verkeer en te weinig op veiligheid fietsers, het oversteken.
3. De verkeerscijfers uit de corona-tijd zijn niet representatief.
4. Inspreker vindt dat het fietspad langs de N786 de snelste fietsverbinding is naar Apeldoorn, niet de 'hoofd fietsas' langs het kanaal.
5. Inspreker pleit voor een 60 km/u weg (het gaat om de N786), gezien de vele fietsers en de gevaarlijke situaties.
6. Inspreker suggereert om een wandelpad te realiseren vanuit de vakantieparken.
7. Inspreker vindt de parkeerplaats bij de Waterval heel donker (wat veel onwenselijke zaken oplevert) en pleit voor een slagboom en parkeerplaatsen verder van de inritten af.
8. Inspreker vindt de verlichting langs de Beekbergerweg (N786 tussen A50 en Loenen) onvoldoende.
9. Inspreker vindt dat het verkeer dat Loenen in rijdt, veel te hard rijdt en pleit voor een radarpaal.

Beantwoording reactie

1. Terecht stelt inspreker dat er al veel onderzoek is gedaan de afgelopen jaren. Met de Koersnota hopen we hier ook een eind aan te maken en duidelijkheid te geven over de snelheid op de wegen en de maatregelen die hiervoor nodig zijn. We betreuren de constatering dat er slecht geluisterd is. Wellicht zijn reacties wel gehoord, maar heeft het nog niet tot verandering of verbetering geleid. We hechten juist belang aan de mening van inwoners. Doordat er al lang gediscussieerd wordt over de verkeersoplossing in dit gebied, kan het zijn dat al meerdere keren om meningen is gevraagd.

2. Helaas horen we af en toe negatieve ervaringen over de oversteekvoorziening bij de Spar. Hier staat tegenover dat voetgangers en fietsers nu in twee etappes en ruimer dan voorheen de weg over kunnen steken wat de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid ten goede komt. Daarnaast is de middengeleider dusdanig aangepast om de kans dat de opstaande banden worden getouchéerd door het verkeer te verminderen.
3. De verkeerscijfers zijn gecorrigeerd voor corona. De cijfers uit het verkeersmodel die in de Koersnota gebruikt zijn, zijn dus wel degelijk bruikbaar voor deze studie. Zie hiervoor ook onder Algemene reactie bij 2.5.
4. Afhankelijk van de bestemming zijn beide routes belangrijk. Een onderzoek van een paar jaar geleden naar beide routes heeft uitgewezen dat de fietsroute langs het Kanaal meer nieuwe fietsers kan aantrekken.
5. In de Voortgangsnotitie wordt voorgesteld om de snelheid te verlagen op het deel van de N786 tussen A50 en Loenen.
6. Een voetpad langs de N786 vanuit de vakantieparken naar de waterval zou een goede maatregel kunnen zijn om te voorkomen dat voetgangers op het fietspad lopen. Tegelijkertijd is het niet gebruikelijk om langs provinciale wegen voetpaden aan te brengen, omdat er relatief weinig langs deze wegen gewandeld wordt. Eerder ligt het voor de hand een wandelroute door het bos te maken. Aangezien dit ruimte vraagt in Natura 2000-gebied zal dit nagenoeg niet realiseerbaar zijn.
7. Maatregelen op het parkeerterrein van de waterval maken geen onderdeel uit van de Koersnota. Een slagboom bij de toegang tot het parkeerterrein zou tot opstoppingen op de provinciale weg leiden en is niet gewenst. Het verder van de weg af situeren van het parkeerterrein is niet mogelijk vanwege de status van Natura 2000-gebied.
8. De verlichting langs de N786 is afgestemd op het gebied en de aanwezigheid van fauna.
9. In de Koersnota deel 2 zullen de maatregelen aan de orde komen die nodig zijn om de verkeersveiligheid en het naleven van de maximumsnelheid te verbeteren. Handhaving komt in beeld wanneer wegen met de juiste functie zijn ingericht volgens de daarbij passende inrichtingskenmerken. Specifieke maatregelen voor handhaving (snelheidscontrole, flitspaal) kunnen niet door de wegbeheerders worden gerealiseerd. Handhaving is een verantwoordelijkheid van Politie en het Openbaar Ministerie, waarbij zij zelf afweegt wanneer welke handhavingsinspanning gepast is.

3.25 Reactie 25

Samenvatting reactie

1. Inspreker vindt dat omwonenden eerder betrokken moeten worden en moeten kunnen meedenken bij het ontwerpen van een oplossing en vraagt zich af hoe eerdere opmerkingen van omwonenden zijn verwerkt in de reactienota.
2. Inspreker is verbaasd dat bij zijn burens grond is verworven voor een parallelweg langs de Dierenseweg.
3. Inspreker vindt dat de omschrijving 'wegennet Eerbeek-Loenen' onvoldoende de lading dekt.
4. Inspreker wil dat de maximumsnelheid op de Dierenseweg wordt verlaagd naar 60 km/u. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid, beperkt de uitstoot en het geluid, bespaart reconstructiekosten en behoudt de bomen.
5. De inspreker wil graag een vrijliggend fietspad voor de aanliggende woningen van de Dierenseweg naar de Van Zwietenlaan in Laag-Soeren, dit is een kleinere afstand dan naar de Den Texweg.
6. De inspreker wil de directe eigen inrit op de Dierenseweg behouden en vindt een parallelweg niet bespreekbaar.
7. De inspreker vraagt zich af waarom de aanpassing van het wegennet niet is meegenomen als onderdeel van de MER.

Beantwoording reactie

1. Zie algemene reactie onder 2.6.
2. Er zijn door de provincie voorlopige schetsontwerpen gemaakt van een aantal tracés. Dit is onderdeel van het normale interne werkproces, waarin mogelijkheden verkend worden om een beeld te krijgen bijvoorbeeld van toekomstig ruimtebeslag of om een indicatie van kosten te krijgen. Lang niet alle ontwerpen eindigen als gerealiseerd wegontwerp. Als er daadwerkelijk zicht komt op het in gang zetten van een project worden alle relevante informatie in de openbaarheid gebracht zodat iedereen zich kan informeren en zijn mening kan inbrengen.
Voor grondposities kan het zijn dat wij als overheden gronden voorlopig in eigendom behouden in afwachting van nadere vervolgstappen.
3. Er is kennisgenomen van deze reactie.
4. In de Voortgangsnotitie geven we een eerste richting omtrent snelheidsverlagingen. Deze richting wordt verder uitgewerkt in het nog op te stellen deel 2 van de Koersnota. Hierin wordt duidelijk waar welke maatregelen worden geadviseerd
5. Voor de Dierenseweg is een van de mogelijke maatregelen om een vrijliggende voorziening voor fietsverkeer te realiseren. Daarbij wordt vooral gekeken wat de meest haalbare verbinding zou kunnen zijn. Of dat naar de Den Texweg is of naar de Van Zwietenlaan is nog te onderzoeken.
6. Het ligt nu niet in de lijn der verwachting om een parallelweg voor gemotoriseerd verkeer te realiseren. De gewenste vrijliggende fietsvoorziening, die minder ruimte vergt, is al een behoorlijke opgave.
7. In eerdere instantie is in de planvorming voor het wegennet Eerbeek-Loenen 2030 inderdaad de verwachting uitgesproken dat een milieueffectrapport (MER) noodzakelijk zou zijn; zo staat in de Corridorstudie uit 2016 vermeld dat wordt toegewerkt naar een MER en daarna een PIP (provinciaal inpassingsplan, zeg maar een 'provinciaal bestemmingsplan'). Tegelijkertijd moet echter worden geconstateerd dat destijds nog sprake was van mogelijk grootschalige investeringen, zoals wellicht een volledig nieuwe provinciale weg langs het kanaal of een rondweg rond Loenen. Dit soort grootschalige ingrepen zijn op dit moment niet meer in beeld. Hierdoor is het nog de vraag of het doorlopen van een milieueffectrapportage (m.e.r.) nog nodig of wenselijk is. Hierna gaan we kort op beide zaken in.

Noodzaak: Een m.e.r. is in ieder geval niet nodig op basis van het Besluit m.e.r.: er is immers geen sprake van een activiteit die voorkomt in de zogenaamde C- of D-lijst. Wat betreft wegen wordt bijvoorbeeld wel het wijzigen van een autoweg (100 km/u) of vierbaansweg, of het verbreden van een weg naar vierbaansweg genoemd, maar hiervan is evident geen sprake. Een verplichting tot het doorlopen van een m.e.r. kan daarna alleen nog aan de orde zijn, als er vanuit het natuurspoor een Passende Beoordeling benodigd is en er sprake is van een kaderstellend plan. Beide zijn waarschijnlijk niet aan de orde. Waarschijnlijk zijn de plannen niet dermate ingrijpend voor de natuur dat een Passende Beoordeling nodig is en daarnaast is het ook verre van zeker dat er een kaderstellend plan vastgesteld wordt. Nu de ingrepen zich beperken tot enkele specifieke wegaanpassingen, ligt het meer voor de hand dat er geen provinciaal inpassingsplan wordt vastgesteld, maar enkele losse omgevingsvergunningen worden afgegeven. Daarbij geldt als complicerende factor dat onder Omgevingswet, die mogelijk per 1 juli 2023 of 1 januari 2024 in werking treedt, het instrument van een provinciaal inpassingsplan niet meer bestaat. Op voorhand lijkt het instrument dat daarvoor in de plaats komt, het Projectbesluit, te zwaar voor de plannen en is het dan passender om met omgevingsvergunningen te werken (specifiek: omgevingsvergunningen voor 'buitenplanse omgevingsplanactiviteiten').

Wenselijkheid: Nu er hoogstwaarschijnlijk geen noodzaak bestaat tot het doorlopen van een m.e.r., is het de vraag of niet toch vrijwillig een m.e.r. zou moeten worden doorlopen omdat dit wenselijk zou kunnen zijn. Naar onze inschatting biedt een m.e.r. echter weinig meerwaarde, met name omdat er geen belangrijke hoofdvarianten voorhanden zijn, waarvan te verwachten is dat die onderscheidend kunnen zijn wat betreft milieueffecten. De plannen voor het wegennet Eerbeek-Loenen richten zich

immers alleen nog op aanpassingen van het bestaande wegennet, en niet meer op grootschalige investeringen in de vorm van bijvoorbeeld nieuwe wegen of geheel nieuwe doorsnijdingen voor het landschap. De aanpassingen van het bestaande wegennet en de keuzes die hierin nog te maken zijn, zijn waarschijnlijk weinig onderscheidend wat betreft milieu-effecten. Hiermee vinden wij het doorlopen van een volledige m.e.r. ook niet meer zinvol, waarbij we meteen willen aanmerken dat dit uiteraard niet betekent dat we ook helemaal geen onderzoek naar milieu-effecten zouden doen. Uiteraard doen we dat wel en streven we naar een zorgvuldige inpassing van de beoogde wegaanpassingen, waarbij zorgvuldig alle belangen en aspecten in beeld worden gebracht en worden afgewogen. Dit kan echter ook prima buiten de planfiguur van de m.e.r.

3.26 Reactie 26

Samenvatting reactie

1. Inspreker wil graag dat er een aansluiting vanaf de A50 naar de Kanaalweg komt.
2. Inspreker vraagt zich af waarom er in het Westen van het land wel veel meer afritten op snelwegen mogelijk zijn.

Beantwoording reactie

1. Zie ook bij beantwoording van reactie 6 onder punt 1. In het verleden is de aansluiting van de Kanaalroute op de A50 uitgebreid onderzocht. Rijkswaterstaat heeft toen expliciet aangegeven dat een dergelijke aansluiting niet aan de orde is, gezien de nabijheid van de verzorgingsplaats en het knooppunt Beekbergen.
2. In het verleden is een aansluiting onderzocht en als niet kansrijk beoordeeld, nog vooruitlopend op overleg met Rijkswaterstaat. Elke andere locatie, ook die in het westen van het land, is niet aan ons om te beoordelen. Feit is dat een aansluiting hier niet mogelijk is.

3.27 Reactie 27

Samenvatting reactie

1. Inspreker uit zijn teleurstelling over het proces en geeft aan dat er afgelopen 10 jaar geen vorderingen zijn gemaakt.
2. Inspreker uit zijn teleurstelling over de wisselingen binnen het projectteam waardoor de historie volgens inspreker onvoldoende bekend is.
3. Inspreker hoopt dat er nu eindelijk eens iets gaat gebeuren.

Beantwoording reactie

1. Zie Algemene reactie onder 2.4.
2. Terecht wordt gesteld dat het om een langdurig proces gaat. Helaas gaat dat soms gepaard met wisselingen in het projectteam. Dat wil overigens niet zeggen dat historische kennis verloren gaat. We hopen met de Koersnota deze langlopende discussie af te ronden en tot uitvoering van maatregelen te komen.
3. Zie algemene reactie onder 2.4.

3.28 Reactie 28

Samenvatting reactie

1. Inspreker vraagt om meer aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers in de Koersnota (wandelaars, fietsers);

Beantwoording reactie

1. Zie Algemene reactie onder 2.10

3.29 Reactie 29

Samenvatting reactie

1. Inspreker vraagt om meer aandacht voor de voor de kwetsbaarheid van fietsers bij knelpunt 6 van deel 1 Koersnota Wegennet.
2. Inspreker verzoekt om de Schoonmansmolenweg toe te voegen bij knelpunt 6 van deel 1 van de Koersnota Wegennet.

Beantwoording reactie

1. Zie Algemene reactie onder 2.10.
2. De Schoonmansmolenweg in Eerbeek is geen onderdeel van het regionale wegennet in Eerbeek Loenen. De oversteekbaarheid van de Coldenhovenseweg ter hoogte van de Schoonmansmolenweg weer wel. De Schoonmansmolenweg past als onderwerp meer in het nog op te stellen Verkeers Circulatie Plan (VCP) Eerbeek.

3.30 Reactie 30

Samenvatting reactie

1. Inspreker roept op het belang van het behoud van de bomen in acht te nemen langs de Kanaalroute
2. Inspreker verzoekt om de Kanaalroute en de dorpenroute even zwaar te beoordelen.

Beantwoording reactie

1. De wegbeheerders zullen in de ontwerpogave nadrukkelijk aandacht besteden aan het behoud van de bomen. Aan de andere kant zullen er bomen verdwijnen om de verkeersveiligheid te vergroten. Deze ontwerpafwegingen gebeuren met de grootst mogelijke precisie.
2. De prioritering tussen de wegen onderdeel maakt onderdeel uit van de Voortgangsnotitie en van deel 2 van de Koersnota.

3.31 Reactie 31

Samenvatting reactie

1. Inspreker verzoekt om de hele Kanaalroute af te waarderen tot 60 km per uur.

Beantwoording reactie

1. In de Voortgangsnotitie wordt voorgesteld om de snelheid op de Kanaalroute te verlagen naar 60 km/u tot de gemeentegrens Rheden – Brummen. Het provinciale weggedeelte blijft 80 km/u.

3.32 Reactie 32

Samenvatting reactie

1. Inspreker vraagt aandacht voor het onderwerp leefbaarheid in de Koersnota.
2. Inspreker constateert dat er veelvuldig gebruik wordt gemaakt van afkortingen.
3. Inspreker vindt dat de legenda's en kaarten in de Koersnota beter toegelicht kunnen worden.
4. Inspreker roept op de Koersnota en vervolgstukken leesbaar op te stellen om zo ook de participatie te vergroten.

Beantwoording reactie

1. De verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn niet voor alle wegdelen specifiek benoemd. Tegelijkertijd geldt dat verkeersveiligheid en leefbaarheid voor alle trajecten en wegen aandachtspunten zijn bij het bepalen van de maatregelen. Zie ook bij Algemene reactie onder 2.5.
2. In een aangepaste versie en in deel 2 worden afkortingen tenminste een keer voluit geschreven.
3. Kaarten zijn ter ondersteuning van de toelichtende tekst. De tekst zelf zou voldoende duidelijk moeten zijn en is leidend.
4. Hoewel wij streven naar een zo goed mogelijke leesbaarheid is het niet helemaal te vermijden dat soms specifieke verkeerskundige begrippen worden gebruikt. Waar mogelijk zullen we deze beter toelichten en uitleggen.

4 Vervolg

4.1 Proces richting vervolg Koersnota deel 2

Naast deze Reactienota komt tegelijkertijd eind januari de Voortgangsnotitie beschikbaar. Deze Voortgangsnotitie slaat de brug tussen deel 1 en deel 2 van de Koersnota. We geven hierin op hoofdlijnen inzicht in onze denkwijze om in het gehele gebied Eerbeek-Loenen de leefbaarheid en veiligheid structureel te verbeteren. Onze concept-visie op het wegennetwerk bevat de beoogde (voorkeurs)oplossingsrichtingen om de visie mogelijk te maken. Met deze Voortgangsnotitie gaan we (weer) reacties ophalen uit de omgeving, zodat we ook daadwerkelijk toewerken naar een maatregelenpakket in deel 2 van de Koersnota, dat de omgeving zoveel mogelijk steunt. Ook betrekken we Provinciale Staten en de gemeenteraden aan de hand van deze Voortgangsnotitie. Met de Voortgangsnotitie willen we bestuurlijk en met de omgeving vaststellen of we met deze strategie op de juiste koers zitten naar een leefbaar en verkeersveilig Eerbeek-Loenen.

De aandachtspunten die we in ieder geval meenemen naar het vervolg zijn:

- Meer aandacht voor fietsers en voetgangers;
- Toevoegen op pagina 12 van ontwikkelingen die de verkeersstromen beïnvloeden, zoals Kieveen en woningbouw in Loenen, LCE, invulling Burgersterrein;
- Aandacht voor accurate berekeningen stikstof, luchtkwaliteit en geluid;
- Aandacht voor de leesbaarheid van onze stukken;
- Aandacht voor het verdere proces en de afstemming en toelichting op de keuzes die gemaakt zullen worden.

