



Reactienota over de voorgenomen aanpassingen op N318 tussen Varsseveld (N18) en de rotonde Aladnaweg in Aalten

Datum

9 februari 2023

Zaaknummer

2016-012703

Blad

1 van 38

weg

Onderwerp

Reactienota maatregelenpakket N318 deel N18 – Rotonde Aladnaweg in de gemeenten Oude IJsselstreek en Aalten

Aan

Respondenten

Van

UW

Ben van Ginkel

Kopie aan

Datum
9 februari 2023

Zaaknummer
2017-014762

Blad
2 van 38

Inhoud

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Proces (algemeen).....	4
1.2.1	Preverkenning	4
1.2.2	Verkenning	4
1.2.3	Uitwerking plannen	5
1.2.4	Vervolg.....	5
1.3	Communicatie	6
2	Binnengekomen reacties	7
2.1	Algemeen.....	7
2.2	Samenvatting uitkomsten bewonersbijeenkomst.....	7
2.2.1	Landbouwpasseerhavens	7
2.2.2	Vellegendijk	8
2.2.3	Afsluiten zijwegen	8
2.3	Leeswijzer	9
3	Reacties en antwoorden	9
3.1	Wat vindt u van het afsluiten van de 3 zandpaden op de N318?	9
3.1.1	Afsluiten zijwegen	9
3.1.2	Barnekampsdijk	11
3.1.3	Heuvelweg	11
3.1.4	Weversborgdijk	13
3.1.5	Rotonde Gendringseweg / Aladnaweg	14
3.2	Wat vindt u van de plannen voor de aanleg van verplichte landbouwpasseerhavens inclusief inhaalverbod?	15
3.2.1	Noodzaak aanleg verplichte landbouwpasseerhavens	15
3.2.2	Inrichting en gebruik verplichte landbouwpasseerhavens	17
3.2.3	Oversteekbaarheid / oprijbaarheid	23

Markt 11 | 6811 CG Arnhem
Postbus 9090 | 6800 GX Arnhem

026 359 99 99
post@gelderland.nl
www.gelderland.nl

BNG Bank Den Haag
NL74BNGH0285010824
BIC-code BNG Bank: BNGHNL2G

Btw-nummer: NL001825100.B03
KvK-nummer: 51468751

 provincie
Gelderland

Datum

9 februari 2023

Zaaknummer

2017-014762

Blad

3 van 38

3.2.4	Snelheid	25
3.2.5	Aanleg parallelweg	27
3.2.6	Overige reacties	28
3.3	Wat vindt u van de plannen voor het verwijderen van 7 parkeerplaatsen op de N318?..	29
3.4	Suggesties en aanvullingen op de plannen.....	31
3.4.1	Kruispunt Halteweg	31
3.4.2	Vellegendijk	31
3.4.3	Bedrijventerrein Varsseveld	34
3.4.4	Fietspaden Rondweg Aalten	34
3.4.5	Communicatie	35
3.4.6	Snelheid	37
3.4.7	Monitoring maatregelen	38
3.4.8	Uitvoering	38

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Provincie Gelderland werkt aan een goed en veilig wegennet. We hebben de provinciale wegen ingedeeld in zogenaamde trajecten. Deze trajecten lopen van een duidelijk gemarkeerd beginpunt naar een herkenbaar eindpunt. Het traject van de N318 loopt vanaf de aansluiting op de N18 bij Varsseveld tot en met de rotonde in de Rondweg Zuid in Winterswijk.

Het is de bedoeling dat een traject elke 9 jaar aan de beurt komt. Dan kijken we naar de toestand van het onderhoud van de weg, toekomstige ontwikkelingen rondom de weg, verkeersveiligheid en duurzaamheid. In 2021 deden we dit voor 15 trajecten.

In de afgelopen 12 jaar hebben we meerdere keren gekeken hoe we de verkeersveiligheid op de N318 kunnen verbeteren. De laatste keer was in 2018. Toen keken we samen met gemeenten Oude IJsselstreek, Aalten en Winterswijk, de regiopolitie Noord- en Oost-Gelderland, Cumela (loonwerkbbedrijven) en LTO naar gewenste oplossingsrichtingen.

1.2 Proces (algemeen)

1.2.1 Preverkenning

Voor we een verkenning uitvoeren, doen we een preverkenning. We vragen aan belangrijke stakeholders, waaronder gemeenten, Cumela, LTO, politie, waterschappen en interne programma's binnen provincie Gelderland, of tijdens de verkenning rekening gehouden moet worden met nieuwe ontwikkelingen. Het eind van deze fase is een bijeenkomst waarin we samen met de belanghebbende stakeholders vaststellen welke knelpunten we gaan onderzoeken. Een knelpunt kan bijvoorbeeld zijn: verkeersveiligheid of verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

1.2.2 Verkenning

De verkenning van de N318 startte begin april 2018 en was in april 2019 klaar. Voor het deel van de N318 tussen Varsseveld en Aalten keken we met Cumela en LTO naar hoe we het veiligheidsgevoel van bestuurders van langzaam rijdende voertuigen kunnen verbeteren. Zij geven aan dat zij zich onveilig voelen vanwege gevaarlijke inhaalbewegingen door het verkeer. Ze zien te vaak bijna-ongelukken. We keken ook met gemeenten, Cumela, LTO en politie op locatie of het afsluiten van wegen gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van de achterliggende percelen.

Wat betreft het langzame verkeer is de conclusie dat verplichte landbouwpasseerhavens in combinatie met een geheel inhaalverbod de beste oplossing zijn om de gevaarlijke inhaalpogingen van landbouwvoertuigen door automobilisten te voorkomen. Er is een studie gedaan naar de beste locatie voor de verplichte landbouwpasseerhavens en de verdere inrichting ervan, waaronder de eisen qua lengte en breedte. Aan het eind van deze periode bezochten vertegenwoordigers van Cumela en LTO de desbetreffende grondeigenaren.

Ze gaven de opmerkingen van de eigenaren over de mogelijke plannen door aan de provincie. Deze opmerkingen hebben we meegenomen in het vervolgproces.

1.2.3 Uitwerking plannen

Vanaf augustus 2019 benaderden we de grondeigenaren over de voorgenomen plannen voor de aanleg van de verplichte landbouwpasseerhavens. De gesprekken met de grondeigenaren vinden op dit moment nog steeds plaats. Er is nog geen definitieve overeenstemming met de grondeigenaren over de inrichting van de verplichte landbouwpasseerhavens ter hoogte van hun perceel.

Naast dit overleg met grondeigenaren, Cumela, LTO, gemeenten en politie, overlegden we met de overige bewoners/belanghebbenden. Donderdag 13 oktober 2022 was er een informatiebijeenkomst om belanghebbenden te informeren over de werkzaamheden en voorgenomen aanpassingen aan de N318, specifiek over het weggedeelte tussen Varsseveld en de rotonde Aldanaweg in Aalten.

1.2.4 Vervolg

We bespraken de binnengekomen reacties naar aanleiding van de bijeenkomst met de gemeenten, politie, Cumela en LTO. De uitkomsten daarvan verwerkten we in deze reactienota. Voor de afsluiting van zijwegen en de aanleg van de verplichte landbouwpasseerhavens gecombineerd met een inhaalverbod is een verkeersbesluit nodig. Voor de aanleg van de verplichte landbouwpasseerhavens is ook overeenstemming met grondeigenaren noodzakelijk om te starten met de werkzaamheden.

De werkzaamheden starten pas als we de gronden hebben aangekocht en het verkeersbesluit onherroepelijk (definitief) is.

Op dit moment staat de uitvoering van de wegwerkzaamheden gepland voor de 2^e helft van 2023.

Datum

9 februari 2023

Zaaknummer

2017-014762

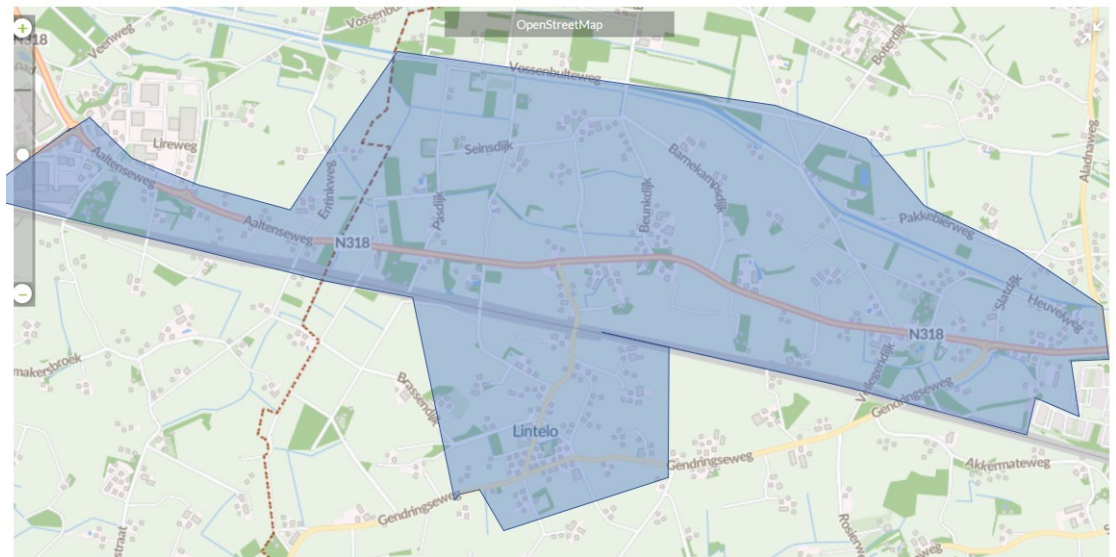
Blad

6 van 38

1.3 Communicatie

In de verkenningfase is voor dit deel van de N318 geen afstemming geweest met de omgeving, met uitzondering van de grondeigenaren waar de verplichte landbouwpasseerhavens zijn voorzien.

De bewoners van het gebied tussen Varsseveld en Aalten hebben op 22 september 2022 een brief ontvangen. De brieven zijn huis aan huis bezorgd in onderstaand verspreidingsgebied.



Op donderdag 13 oktober 2022 organiseerden we een inloopbijeenkomst in het Kulturhus in Lintelo. De bewonersavond is zeer goed bezocht. Er waren zo'n 135 bewoners. We toonden de onderhoudswerkzaamheden en plannen voor aanpassingen op de N318 tussen Varsseveld en Aalten (zie bijlage 1), plus een voorbeeld van een verplichte landbouwpasseerhaven. Vertegenwoordigers van provincie, gemeente Aalten, gemeente Oude IJsselstreek en LTO waren aanwezig om de bezoekers informatie te geven en vragen te beantwoorden.

De voorgenomen werkzaamheden op dit deel van de N318 bestaan uit de volgende aanpassingen:

- de aanleg van verplichte landbouwpasseerhavens op 4 locaties, inclusief het instellen van een algeheel inhaalverbod op de N318 tussen Varsseveld en Aalten
- het aanpassen van de aansluiting van zijwegen zodat landbouwverkeer en melkwagens beter de weg (N318) op kunnen rijden
- het afsluiten van 3 zandwegen op de Varsseveldsestraatweg voor gemotoriseerd verkeer, namelijk de
 - Weversborgdijk
 - Barnekampsdijk

- Heuvelweg (km 6,5 – dit betreft de westelijk gelegen aansluiting)
 - het verwijderen van 7 parkeerhavens op de Varsseveldstraatweg

2 Binnengekomen reacties

2.1 Algemeen

De bewoners konden tot en met 29 oktober 2022 een reactie geven op de voorgenomen plannen of knelpunten aandragen die niet opgenomen waren in het werkpakket. Dit kon op de projectwebsite www.gelderland.nl/n318 via het digitale formulier.

We legden de bewoners 4 vragen voor:

1. Wat vindt u van het afsluiten van de 3 zandpaden op de N318?
2. Wat vindt u van de plannen voor de aanleg van verplichte landbouwpasseerhavens inclusief inhaalverbod?
3. Wat vindt u van de plannen voor het verwijderen van 7 parkeerplaatsen op de N318?
4. Heeft u nog suggesties of aanvullingen op de plannen van de provincie?

In totaal ontvingen we 39 reacties via het digitale formulier en 4 reacties via e-mail (sommige opgestuurd naar provincie Gelderland of gemeente Aalten).

2.2 Samenvatting uitkomsten bewonersbijeenkomst

2.2.1 Landbouwpasseerhavens

Naar aanleiding van vragen over hoe de landbouwpasseerhavens werken, hebben we een microsimulatie laten uitvoeren. Deze geeft meer inzicht in hoe de verplichte landbouwpasseerhaven werkt en laat zien wat dit betekent voor de landbouwvoertuigen. Voor deze microsimulatie zijn de verkeerstelgegevens gebruikt van het verkeer op de N318 in 2019; het drukste jaar tot nu toe.

De resultaten van de microsimulatie zijn positief:

- De microsimulatie laat zien dat het gewenste effect voor automobilisten daadwerkelijk optreedt:
De maximale vertraging voor automobilisten op het traject Varsseveld - Aalten daalt van 190 naar 90 seconden. Dit betekent dat automobilisten veel minder snel in de verleiding zullen komen om gevaarlijke inhaalpogingen te doen. Gemiddeld gezien halveert de verliestijd voor personen- en vrachtauto's op het wegvak tussen Varsseveld en Aalten.
- De wachttijd voor landbouwvoertuigen op de passeerhavens is acceptabel: de gemiddelde vertraging gedurende de spits (07.00 – 09.00 uur) is ongeveer 40 seconden per passeerhaven. Dit is inclusief afremmen en optrekken. Aan de randen van de spits is de vertraging minder. Op het hoogtepunt van de spits is de

wachttijd langer, maar ook dan blijft de gemiddelde vertraging per passeerhaven onder de minuut.

Buiten de spits hoeven de meeste landbouwvoertuigen niet of nauwelijks stil te staan en kunnen ze vrijwel meteen de N318 weer oprijden. De gemiddelde vertraging is dan ongeveer 10 seconden per passeerhaven. Dat is inclusief afremmen en weer optrekken.

2.2.2 Vellegendijk

Naar aanleiding van de vragen over de Vellegendijk hebben we nogmaals naar het kruispunt gekeken om te onderzoeken of aanpassingen noodzakelijk zijn.

Dit heeft geleid tot de volgende acties:

- We hebben de klachten over de lantaarnpaal doorgegeven aan onze beheer- en onderhoudsafdeling. Zij bekijken of aanpassingen noodzakelijk zijn.
- We hebben de hoogte van de bebording op de geleiders doorgegeven aan onze beheer- en onderhoudsafdeling. Als dit noodzakelijk is, verlagen zij de borden.

Naar aanleiding van de gesprekken tussen een bewoner en gemeente Aalten, heeft gemeente Aalten aangegeven zich te gaan inspannen om een vrachtwagenverbod in te stellen voor de Vellegendijk. De gemeente neemt hiervoor een verkeersbesluit.

Uit de contacten tijdens en na de inloopavond blijkt dat een aantal automobilisten de ruimte tussen de rijstroken ter hoogte van de Vellegendijk als voorsorteervak gebruikt, terwijl die daar niet voor bedoeld is (te smal). Dit gaan we in het ontwerp benadrukken met aanvullende markering.

2.2.3 Afsluiten zijwegen

Naar aanleiding van verzoeken van de bewoners om hun woning bereikbaar te houden vanaf de N318, keken we of de afsluiting na de perceelsingang in kan gaan. Dit is niet mogelijk, omdat dan een openbare weg enkel voor privédoeleinden wordt gebruikt. Dit is juridisch niet gewenst. Bovendien zit de grootste winst van deze maatregel in het fysiek 'loskoppelen' van zijwegen, zodat deze voor de doorgaande automobilist niet meer overkomen als kruising waar extra attentie nodig is. Zelfs als de zijweg nog maar voor 1 woning open blijft, zou dat betekenen dat de aansluiting gehandhaafd blijft en dus voor de passant als volwaardige zijweg overkomt.

Verder besluit gemeente Aalten in overleg met de provincie of het afsluiten van de 3 zijwegen heroverwogen moet worden. Want gemeente Aalten is eigenaar en beheerder van deze wegen. Als gemeente Aalten met het verkeersbesluit start, krijgen bewoners van deze wegen hierover vooraf bericht.

2.3 Leeswijzer

In deze reactienota staan de binnengekomen reacties en de vragen die werden gesteld tijdens de locatiebezoeken. Onder elke reactie staat ons antwoord. Omdat sommige reacties dezelfde strekking hadden, is het mogelijk dat uw vraag of reactie niet letterlijk terugkomt in de reactienota.

3 Reacties en antwoorden

3.1 Wat vindt u van het afsluiten van de 3 zandpaden op de N318?

10 respondenten gaven aan het prima te vinden om de 3 wegen af te sluiten zonder verdere aanvullingen.

9 respondenten gaven geen reactie.

1 respondent gaf aan tegen de afsluitingen te zijn zonder verdere aanvulling.

20 respondenten gaven een inhoudelijke reactie op het voorstel.

1 respondent had een vraag over de situatie op de Rondweg in Aalten en de situatie ter hoogte van Bredevoort.

3.1.1 Afsluiten zijwegen

Reactie

Ik vind het afsluiten van de zijwegen niet nodig.

Antwoord

We willen de verkeersafwikkeling op de N318 veilig en vlot laten verlopen. Een belangrijk middel hierbij is het aantal voertuigen dat afslaat beperken en concentreren. Er zijn veel onverharde zijwegen, vaak met beperkt zicht, die maar weinig worden gebruikt. Deze zijwegen afsluiten vanaf de N318 (behalve voor (brom)fietzers) komt ten goede aan de verkeersveiligheid en de doorstroming. Uitwisselpunten tussen de N318 en andere wegen worden geconcentreerd tot kruisingen die daarvoor zijn toegerust qua omvang, verharding en zicht. Het fysiek 'loskoppelen' van de onverharde zijwegen zorgt ervoor dat deze locaties op de doorgaande automobilist niet meer overkomen als kruising waar extra attentie nodig is, waar de automobilist beducht moet zijn op afslaand en oprijdend verkeer.

Reactie

Afsluiting van onverharde wegen voor gemotoriseerd verkeer is niet fout. U laat echter achterwege dat het voor fietsers en wandelaars in de spits bijna onmogelijk is om veilig over te steken. Er wordt erg hard gereden en men rijdt ook nog eens zeer dicht op elkaar.

Datum

9 februari 2023

Zaaknummer

2017-014762

Blad

10 van 38

Antwoord

We delen uw mening dat de N318 tijdens de spits druk is en dat overstekende fietsers en voetgangers soms moeten wachten voordat ze kunnen oversteken. Op de N318 zijn enkele locaties waar gemiddeld meer fietsers en voetgangers de N318 oversteken. Deze locaties zijn voorzien van middengeleiders of er is een rotonde. Hier kunnen fietsers veilig in 2 etappes de N318 oversteken. Op de overige locaties gaat het om een beperkt aantal fietsers dat de weg oversteekt, waardoor dit grote ingrepen aan de weg niet rechtvaardigt.

Reactie

Ik ben tegen de afsluiting van deze wegen omdat het agrariërs beperkt in hun bedrijfsvoering.

Antwoord

We begrijpen dat de afsluitingen voor een aantal mensen/ondernemers voor een omweg zorgt. Deze omweg blijft echter beperkt en weegt niet op tegen de winst voor de verkeersveiligheid. We willen de verkeersafwikkeling op de N318 veilig en vlot laten verlopen. Een belangrijk middel hierbij is het aantal afslaande voertuigen beperken en concentreren. Er zijn veel onverharde zijwegen, vaak met beperkt zicht, die maar weinig worden gebruikt. Deze zijwegen afsluiten vanaf de N318 (behalve voor (brom)fietsers) komt ten goede aan de verkeersveiligheid en de doorstroming.

Reactie

Ik neem aan dat deze wegen voor belanghebbenden toegankelijk blijven?

Antwoord

In onze plannen worden deze wegen alleen toegankelijk vanaf de andere kant van deze wegen, maar niet vanaf de N318. Een uitzondering wordt gemaakt voor fietsers en voetgangers; zij kunnen de onverharde zijwegen wel rechtstreeks in vanaf de N318.

Reactie

Deze plannen zijn voor de huidige situatie een verbetering. Echter heb ik een ander idee voor het toekomstproef maken van de N318 tussen Aalten en Varsseveld. Om de doorstroming en veiligheid te verbeteren lijkt het mij beter om het fietspad aan 1 zijde op te heffen, de rijbaan op te schuiven en aan 1 zijde het fietspad op te waarden naar een ventweg (zoals de situatie nu ook is tussen Aalten en Winterswijk). Hierdoor hoeft het landbouwverkeer helemaal niet meer op de rijbaan.

Antwoord

Een parallelweg zou het landbouwverkeer en het (vracht)autoverkeer scheiden, en dat zou de doorstroming en veiligheid op de rijbaan inderdaad verbeteren. De ruimtelijke impact (grondverwerving, sloop, bomenkap) zou dan groot zijn en de kosten die deze reconstructie met zich meebrengt enorm.

Daarnaast liggen ook aan de noordkant uitritten naar landbouwpercelen en naar woningen. Bij een ventweg aan de zuidkant van de N318 moeten alle langzame voertuigen op deze ventweg alsnog de N318 oversteken.

Een kleine indicatie: om de aanleg van een ventweg mogelijk te maken, moeten we 10 woningen slopen en honderden bomen kappen. Naast deze impact zijn er ook maatschappelijke discussies over de veiligheid op parallelwegen, zeker als het gaat om de combinatie van fietsers en grote landbouwmachines.

Cumela en LTO waren nauw betrokken bij het onderzoek naar verbetering van de verkeersveiligheid op de N318. Zij gaven de voorkeur aan de aanleg van verplichte landbouwpasseerhavens boven de aanleg van een ventweg.

3.1.2 Barnekampsdijk

Reactie

Volledig oneens dat de Barnekampsdijk gesloten wordt. Dit is onze weg waaraan we wonen. Het is ongemakkelijk en onhandig als die afgesloten wordt.

De reden waarom is me onduidelijk. Er is gesproken over veiligheid. Deze afslag is veilig en er is nog nooit hier iets onveilig gebeurd.

Het is van grote waarde voor de bewoners van deze weg en de boeren en de nodige transporten die gebruik maken van deze weg dat deze verbinding met de N318 open blijft.

Antwoord

We hebben samen met gemeente Aalten, LTO en Cumela de situatie voor de bereikbaarheid voor de boerenbedrijven aan de Barnekampsdijk bekeken. De Beunkdijk is volgens ons een goede alternatieve route, die op dit moment ook door veel (landbouw)verkeer wordt gebruikt.

Voor sommige aanwonenden van de onverharde zijwegen betekent de afsluiting inderdaad een omweg als zij met de auto van/naar hun woning rijden. Wij begrijpen dat het voor de betrokken bewoners van de Barnekampsdijk vervelend is dat ze een stuk om moeten rijden, maar het afsluiten van zijwegen zorgt ook voor een sterke verbetering van de verkeersveiligheid.

Daarnaast willen we de verkeersafwikkeling op de N318 veilig en vlot laten verlopen. Een belangrijk middel hierbij is het aantal afslaande voertuigen beperken en concentreren. Er zijn veel onverharde zijwegen, die vaak maar weinig worden gebruikt. Deze zijwegen afsluiten vanaf de N318 (behalve voor (brom)fietsers) maakt dat het aantal afslaglocaties beperkt/geconcentreerd wordt tot locaties die daarvoor beter zijn toegerust.

3.1.3 Heuvelweg

Reactie

Ik zie niet direct de toegevoegde waarde van het afsluiten van de Heuvelweg, mensen die aan die zijde wonen gaan dan bij de Heuvelweg afslaan of bij de Vellegendijk.

Datum

9 februari 2023

Zaaknummer

2017-014762

Blad

12 van 38

Of dat de veiligheid verbetert? Nu wordt dit nauwelijks gebruikt alleen door bestemmingsverkeer.

Antwoord

Het aantal voertuigen dat afslaat beperken en concentreren, zorgt juist voor constantere snelheden, wat ook voor de uitstoot van voertuigen gunstig is.

- Het nadeel van het afsluiten van de Heuvelweg is dat er voor de woningen aan dit deel van de Heuvelweg omgereden moet worden via de Heuvelweg bij de rotonde Aladnaweg of Vellegendijk.
- De voordelen van de afsluiting zijn:
 - Alleen direct aanwonenden/bezoekers kunnen nog gebruik maken van dit deel van de Heuvelweg. Daarmee verbetert de veiligheid.
 - Er zijn minder ongevalsrisico's voor onder andere linksafslaande voertuigen op de Varsseveldsestraatweg. Deze worden gebundeld op de andere aansluitingen, waar we ze beter in goede banen kunnen leiden.

In onze plannen worden deze wegen alleen toegankelijk vanaf de Seinsdijk of de andere kant van de Heuvelweg. Vanaf de N318 zijn de wegen alleen toegankelijk voor fietsers en voetgangers.

Reactie

Het afsluiten van de wegen is verstandig. Voor wat betreft de Heuvelweg wil ik wijzen op het feit dat er dan meer verkeer door de Kolenbroekweg zal komen. Graag zou ik zien dat er aan het begin en einde van de Heuvelweg en de Kolenbroekweg borden geplaatst worden "verboden voor auto's en motoren" met daaronder het bord "uitgezonderd bestemmingsverkeer". De Kolenbroekweg is een half-verharde weg en derhalve ongeschikt voor doorgaand verkeer vanwege de enorme stofoverlast bij droog weer!

Antwoord

We gaan uw suggestie over de Kolenbroekweg bespreken met gemeente Aalten. De gemeente is beheerder en eigenaar van de weg. Alleen de gemeente mag borden plaatsen. Dit kan de gemeente eventueel meenemen in een nog op te stellen verkeersbesluit.

Reactie

We willen vanaf de Varsseveldsestraatweg bereikbaar blijven voor gemotoriseerd verkeer en vragen dan ook om de afsluiting te realiseren voorbij onze woning en paardenstal. Ons woonadres is Varsseveldsestraatweg, dus wij vinden het logisch dat we direct bereikbaar blijven via de Varsseveldsestraatweg.

Antwoord

Uw woonadres aan de Varsseveldsestraatweg houdt niet direct in dat u vanaf de Varsseveldsestraatweg bereikbaar bent voor alle verkeer. U blijft overigens wel per fiets bereikbaar vanaf de Varsseveldsestraatweg, alleen voor overige voertuigen dient omgereden te worden. Het heeft verder ook geen consequenties dat uw woonadres veranderd.

3.1.4 Weversborgdijk

Reactie

Voor de veiligheid begrijpen we heel goed dat de Weversborgdijk wordt afgesloten met de N318. Er zijn daar meerdere keren bijna ongelukken gebeurd, bij afslaan van een voertuig richting de zandweg.

Zo gauw als mogelijk deze op-/afrit afsluiten. Wel mogelijkheid voor fietsers en wandelaars open houden.

Antwoord

U schetst exact de reden voor het afsluiten van de Weversborgdijk. Voor fietsers en voetgangers blijft de Weversborgdijk inderdaad toegankelijk vanaf de N318.

Reactie

Als aanwonende van de Weversborgdijk vind ik dit prima, afslaand verkeer vanaf de N318. Het ging altijd nog net goed, maar soms kan men ook niet tijdig remmen. Mijn man wilde de zandweg inrijden vanaf de N318 maar reed toch maar een stukje verder door verderop af te slaan in de Beunkdijk omdat er een vrachtwagen vlak achter hem reed. Zo had hij iets meer tijd en ruimte om aan te geven dat hij ging afslaan. De Weversborgdijk werd ook vaak "kapot" gereden door landbouwverkeer, dus of ik het erg vind dat hij afgesloten wordt.

Antwoord

Uw reactie ondersteunt ons voornemen om de Weversborgdijk af te sluiten.

Reactie

Ik vind afsluiting van de Weversborgdijk prima. Zet er naast een verbodsbord voor auto's ook een verbodsbord voor motorcrossers. Die crossmotors zijn verschrikkelijk! Want het is toch immers afsluiting voor alle gemotoriseerde verkeer?? Onze gasten van de groepsaccommodatie komen voor de rust en om te genieten van de natuur en niet het geronk van crossmotors.

Antwoord

Voor fietsers en voetgangers blijft de Weversborgdijk toegankelijk vanaf de N318. Voor gemotoriseerd verkeer wordt de toegang fysiek afgesloten. De afsluiting wordt ondersteund met verkeersborden. Crossmotoren vallen onder gemotoriseerd verkeer.

Datum

9 februari 2023

Zaaknummer

2017-014762

Blad

14 van 38

Reactie

Wij hebben een landbouwbedrijf aan de Beunkdijk en direct aangrenzend liggen onze gronden (Varsseveldsestraatweg en Weversborgdijk). Wij zijn tegen de geplande afsluiting van de Weversborgdijk.

Waarom: indien de weg wordt afgesloten, zijn wij genoodzaakt om via een langere omweg bij onze gronden te komen. Ook heeft het geen zin om de Weversborgdijk af te sluiten, aangezien er hier 2 percelen van ons aan de Varsseveldsestraatweg liggen, met elk een eigen ontsluiting op de Varsseveldsestraatweg. In de plannen wordt hierover niet gesproken, waarbij wij ervan uitgaan dat deze bestaande situatie gehandhaafd blijft.

Antwoord

Het doel van het verminderen van aansluitingen op de N318 is om de verkeersafwikkeling veilig en vlot te laten verlopen en daarmee ook de verkeersveiligheid te verhogen. De Weversborgdijk is een onverharde weg waar weinig gebruik van wordt gemaakt. Om uw percelen aan de Weversborgdijk te bereiken, moet u in dat geval inderdaad omrijden via de Seinsdijk en Weversborgdijk. Deze route is in afstand langer, maar in tijd zal dit niet veel schelen. U hoeft niet de N318 op te rijden. In plaats daarvan kunt u de veilige route via de Seinsdijk en Weversborgdijk rijden.

Reactie

De oversteek bij de Tuunterweg-Weversborgdijk wordt veel gebruikt door wandelaars, fietsers en ruiters. Aanpassen zodat een veilige oversteeksituatie ontstaat.

Antwoord

De situatie op die plek is overzichtelijk, en uit onze observaties blijkt niet dat hier bovengemiddeld veel overgestoken wordt. Er is hier voor ons geen aanleiding om de kruising aan te passen, behalve de afsluiting van de Weversborgweg voor gemotoriseerd verkeer van/naar de N318.

3.1.5 Ronde Gendringseweg / Aladnaweg**Reactie**

Door wegen af te sluiten wordt het op de andere plekken drukker. Als je wat wilt doen, is verwijderen rotonde bij Gendringseweg, deze is slecht voor milieu, elke doordeweekse dag file. Wij als bewoners dichtbij worden in feite aangetast in onze gezondheid! Daar moet veel meer aandacht voor komen!

Antwoord

De hoeveelheid verkeer die gebruik maakt van de Heuvelweg is gering. Het afsluiten van de zijwegen zal dan ook niet voor grote veranderingen zorgen op de andere locaties en van de hoeveelheid verkeer op de N318.

Wij zijn ons ervan bewust dat er bij veel verkeer files kunnen ontstaan, met name tijdens de spits. Dit vindt plaats op een beperkt deel van de dag.

De overige periodes kunnen de rotondes het verkeer goed verwerken. Daarnaast verbeteren rotondes de verkeersveiligheid. Ze zijn destijds ook aangelegd met dat doel.

- Fietzers kunnen op deze locaties veilig oversteken.
- Rotondes zorgen voor een verlaging van de snelheid bij de kruisende wegen.
- Rotondes zorgen ervoor dat het verkeer veilig kan invoegen op de hoofdstroom.

De rotondes verwijderen is ongewenst vanwege de verkeersveiligheid en zal ook maatschappelijk niet worden geaccepteerd. Er is geen alternatief beschikbaar.

3.2 Wat vindt u van de plannen voor de aanleg van verplichte landbouwpasseerhavens inclusief inhaalverbod?

21 respondenten zijn tegen de aanleg van verplichte landbouwpasseerhavens.

2 respondenten zijn voor de aanleg van verplichte landbouwpasseerhavens.

7 respondenten stelden een neutrale vraag.

7 respondenten stelden geen vraag.

2 respondenten stelden een persoonlijke vraag over de grondverwerving.

3.2.1 Noodzaak aanleg verplichte landbouwpasseerhavens

Reactie

Ja, de trekkerpaseerhaven. Zijn ze nou echt nodig? Ik denk het niet! De uitleg op de infoavond in Lintelo was dat er veel onveilige situaties waren en er geregeld ongelukken zouden zijn met landbouwvoertuigen. Nou, ik kan er zo geen noemen.

Antwoord

Wij (provincie, gemeenten, Cumela, LTO en politie) vinden dat de aanleg van landbouwpasseerhavens bijdraagt aan de veiligheid op de N318 en het veiligheidsgevoel van bestuurders van landbouwvoertuigen.

Vanuit deze belangengroep is ook aangedrongen op het nemen van maatregelen die de veiligheid verhogen. Er vinden vaak gevaarlijke situaties plaats wanneer automobilisten tractoren inhalen en daarbij te veel risico nemen.

Uit de ongevallencijfers blijkt nog niet dat inhalen op de N318 tot veel ongelukken leidt, maar we zien wel veel onverantwoorde inhaalmanoeuvres die de kans op een ernstig ongeval aanzienlijk vergroten. Zoals landelijk bekend is, behoren 80-kilometerwegen tot de gevaarlijkste wegen in het landelijke wegennet. Eén van de belangrijkste oorzaken van ernstige ongelukken is frontale botsingen, vaak met dodelijke afloop. Het meest recente ongeval met zo'n inhaalmanoeuvre vond plaats op 9 december 2022: een automobilist die een vrachtwagen inhaalde en daarbij frontaal op een tegenligger botste.

Wij willen met de verplichte landbouwpasseerhavens inclusief inhaalverbod voorkomen dat automobilisten langzaam rijdend verkeer gaan inhalen.

Datum

9 februari 2023

Zaaknummer

2017-014762

Blad

16 van 38

Reactie

Landbouwpasseerhavens zijn naar mijn mening weinig zinvol omdat ze vaak niet gebruikt worden, tenzij hier goede controle op is.

Bovendien zijn 2 havens per rijrichting erg weinig gezien de afstand.

Een inhaalverbod is nutteloos want als het druk op de weg is, kun je simpelweg niet inhalen. Als het rustig is op de weg, is het enorm frustrerend om kilometers achter een trekker, brommobiel, of ander traag voertuig te moeten blijven zitten. Er zal dan toch ingehaald gaan worden en juist dan kan het gevaarlijk worden! Een goede automobilist is prima in staat zelf te bepalen wanneer inhalen veilig kan plaatsvinden!

Antwoord

De politie en Cumela geven aan voorstander te zijn van de verplichte landbouwpasseerhavens. De politie gaat ook actief handhaven op het gebruik ervan. Samen met Cumela en de politie hebben wij andere ervaringen op wegen waar verplichte landbouwpasseerhavens zijn aangelegd. Deze worden juist door het langzaam rijdend verkeer ervaren als een goede oplossing om het gevoel van veiligheid te verhogen. We hebben ervaring met deze verplichte landbouwpasseerhavens, onder andere op de westelijke Rondweg in Lochem.

De locaties van de landbouwpasseerhavens zijn juist zo gekozen dat ze niet te dicht bij elkaar liggen. En ook niet te ver uit elkaar, omdat dan automobilisten die ongeduldig worden alsnog risicovolle inhaalmanoeuvres gaan uitvoeren.

Het inhaalverbod en de landbouwpasseerhavens zijn aan elkaar gekoppeld. Zonder veilige inhaalmogelijkheid in de vorm van de passeerhavens kan niet van automobilisten worden verwacht dat ze zich kilometerslang aan het inhaalverbod houden als ze zich achter een tractor bevinden.

Reactie

Veiligheid wordt niet vergroot. Doorstroming wordt vergroot, waarmee de gemiddelde snelheid wordt verhoogd. Dit leidt tot een nog onveiliger oversteeksituatie voor wandelaars, fietsers (waaronder schoolkinderen) en ruiters.

Antwoord

Wij zien landbouwvoertuigen niet als veilig 'middel' om de snelheid van het overig gemotoriseerd verkeer te dempen. We krijgen juist meldingen dat een aantal landbouwbestuurders zich onveilig voelt door de manoeuvres die automobilisten maken om hen te passeren. We verwachten geen negatief effect van de landbouwpasseerhavens op de oversteekbaarheid. Het aantal momenten dat een overstekende fietser/voetganger toevallig profijt heeft van het feit dat een tractor het verkeer ophoudt, is nihil.

Datum

9 februari 2023

Zaaknummer

2017-014762

Blad

17 van 38

Reactie

Ik zie hier niet de toegevoegde waarde van de landbouwpasseerhavens. vrachtwagenchauffeurs gebruiken het als slaappleats voor de nacht en laten hun koelinstallatie/airco aanstaan. Dat geeft in de zomer en winter geluidoverlast. Daarnaast gooien zij de spullen weg die zij niet nodig hebben en poepen en plassen buiten op straat, waardoor ik niet veilig met mijn honden kan lopen.

Antwoord

Om de meerwaarde van de landbouwpasseerhavens te onderstrepen: er vinden vaak gevaarlijke situaties plaats door automobilisten die tractoren inhalen en daarbij te veel risico nemen. Het klopt dat dat in de praktijk nog niet tot veel ongevallen leidt, maar de kans erop is wel aanzienlijk. Bovendien zou het dan vrijwel automatisch gaan om een ernstig ongeval met hoge snelheden, veel schade en een grote kans op letsel. Het meest recente ongeval door zo'n inhaalmanoeuvre vond plaats op 9 december 2022: een automobilist die een vrachtwagen inhaalde.

Uw zorg dat de verplichte landbouwpasseerhavens gebruikt gaan worden door vrachtwagenchauffeurs om te overnachten delen wij niet. Het is niet toegestaan om op deze landbouwpasseerhavens stil te gaan staan. Daarop gaat gehandhaafd worden, omdat in weze de parkerende voertuigen de weg blokkeren. Een landbouwpasseerhaven maakt onderdeel uit van de rijbaan. Dit in tegenstelling tot een parkeerhaven/-plaats.

3.2.2 Inrichting en gebruik verplichte landbouwpasseerhavens

Reactie

Wat gebeurt er met de fietspaden? Komen die ver genoeg van de landbouwvoertuigenplaats af?

Antwoord

De fietspaden worden op een afstand van 2,5 meter om de landbouwpasseerhavens heen aangelegd.

Reactie

Passeerhavens liggen nu te ver uit elkaar. Een passeerhaven op een locatie tussen de Pasdijk en de Halteweg zou voor een betere doorstroming kunnen zorgen. Tevens minder irritatie, dan zo dicht op de rotonde bij Varsseveld. Deze optie is blijkbaar gekozen vanwege de aankoop van de grond in plaats van de meest effectieve locatie.

Antwoord

Een landbouwpasseerhaven kan alleen goed en veilig gebruikt worden als deze qua ontwerp en locatie aan een aantal voorwaarden voldoet:

- Het zicht vanuit het landbouwvoertuig op het achteropkomende verkeer moet onbelemmerd zijn.

Datum

9 februari 2023

Zaaknummer

2017-014762

Blad

18 van 38

- Dit betekent dat een landbouwpasseerhaven niet ter hoogte van een bocht kan worden aangelegd, of daar waar veel bomen het uitzicht naar achteren belemmeren. Door de lengte van de landbouwpasseerhavens, ongeveer 178 meter, kunnen deze niet overal ingepast worden zonder grote impact te hebben op het landschap.
- Uit opgedane ervaringen blijkt dat de landbouwpasseerhavens maximaal 2 kilometer uit elkaar moeten liggen, zodat de rij auto's achter het voertuig niet te lang wordt.

De combinatie van deze factoren zorgt dat de landbouwpasseerhavens niet overal langs de N318 veilig en effectief ingepast kunnen worden. Daar hebben we rekening mee gehouden bij de keuze van de locaties. De keuze voor de locaties heeft dan ook niet te maken met grondaankoop, maar met de hierboven geschetste voorwaarden.

Reactie

Is er nagedacht hoe weer invoegen van langzaam verkeer in de verkeersstroom geregeld wordt?

Antwoord

Ja, de voorrangsregeling is met borden aangegeven. Aan het eind staan haaiantanden op de weg met het verkeerbord B6, een omgekeerde driehoek met een rode rand: verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg. Verder is de uitgang van de landbouwpasseerhaven zo vormgegeven dat het voertuig eenvoudig de weg op kan rijden. De bestuurder heeft hierbij goed zicht op het verkeer dat op de N318 rijdt, zodat hij veilig kan invoegen.

Reactie

Trekkerpasseerhavens zouden de doorstroom ten goede komen. Ook daar heb ik mijn vraagtekens bij. Ik zit geregeld met een landbouwvoertuig op de N318 en zie het niet zitten gebruik te moeten maken van de aan te leggen trekkerpasseerhavens. Ik zou dan met mijn landbouwvoertuig rechtsaf deze haven in rijden, snelheid minderen waardoor verkeer achter mij me kan passeren en ik aan het eind van deze haven weer gas zou kunnen geven om mijn weg te kunnen vervolgen op de N318. Hoe zien jullie dat dan in de spits gebeuren? Het is dan zo druk dat het verkeer mij er met mijn landbouwvoertuig echt niet meer tussen laat! Of moet ik hem er dan maar gewoon tussen drukken waardoor er toch juist onveilige situaties ontstaan.

Antwoord

Landbouwpasseerhavens hebben wel effect op de doorstroming, omdat motorvoertuigen minder lang achter een langzaam rijdend voertuig hoeven te rijden. De belangrijkste reden zit in verkeersveiligheid: hoe langer automobilisten achter een tractor rijden, hoe eerder zij geneigd zijn om gevaarlijke inhaalpogingen te doen, met alle risico's van dien. Naar aanleiding van de vragen en onduidelijkheid over de werking van de landbouwpasseerhavens hebben wij een microsimulatie gemaakt over de werking van de landbouwpasseerhaven.

Datum

9 februari 2023

Zaaknummer

2017-014762

Blad

19 van 38

Uit deze microsimulatie blijkt dat buiten de spitsperiodes afslaande landbouwvoertuigen aan het eind van de verplichte landbouwpasseerhaven, mits een lage snelheid wordt aangehouden, niet of nauwelijks hoeven te wachten en vrijwel meteen de N318 weer op kunnen rijden. Buiten de spitsen bedraagt de gemiddelde vertraging zo'n 10 seconden per passeerhaven. Dat is inclusief afremmen en optrekken.

Dit geldt niet voor de spitsperiodes. De verwachting is dat landbouwvoertuigen moeten wachten. De gemiddelde vertraging tijdens de spits (07.00 – 09.00 uur) is zo'n 40 seconden per passeerhaven. Dit is inclusief afremmen en optrekken. Aan de randen van de spits is de vertraging minder, en op het toppunt van de spits meer. De gemiddelde vertraging per passeerhaven blijft onder de minuut. Het is ook een keuze om in de spitsperiode de N318 te mijden en in de rustige periode gebruik te maken van de N318.

De microsimulatie laat daarnaast zien dat het gewenste effect voor automobilisten daadwerkelijk optreedt: de maximale vertraging voor automobilisten daalt van 190 naar 90 seconden. Dit betekent dat automobilisten veel minder snel in de verleiding zullen komen om gevaarlijke inhaalpogingen te doen.

Reactie

Een inhaalverbod ben ik het mee eens.

De passeerhavens zijn onwerkbaar voor de landbouwvoertuigen. Het heeft niks met veiligheid te maken. Het vertraagt het verkeer en dat maakt het verkeer iets later op de plek van bestemming. Geen man over boord dus.

Antwoord

De belangrijkste aanleiding voor de landbouwpasseerhavens zit niet in het reistijdverlies, maar in het verkeersveiligheidsrisico. Dit ontstaat door de risico's die automobilisten nemen om tractoren te passeren, met name als die er al enige tijd achteraan rijden.

Het inhaalverbod en de landbouwpasseerhavens zijn juist aan elkaar gekoppeld. Zonder veilige inhaalmogelijkheid in de vorm van de passeerhavens kan niet van automobilisten verwacht worden dat ze zich kilometerslang aan het inhaalverbod houden als ze zich achter een tractor bevinden.

Reactie

Mogen 45 km/uur-auto's op de weg blijven rijden en het verkeer ophouden of moeten deze auto's ook naar de landbouwpasseerhavens om het snelle verkeer doorgang te geven?

Antwoord

De brommobiel wordt niet toegelaten op autowegen en autosnelwegen en op wegen die zijn gesloten voor langzaam verkeer. Voor de N318 mogen brommobielen wel gebruik maken van de hoofdrijbaan. Bij de realisatie van de verplichte landbouwpasseerhavens zullen ook 45 km/uur-auto's, de zogenaamde brommobielen, verplicht gebruik moeten maken van deze voorziening. Dit zal ook met bebording worden aangegeven.

Datum

9 februari 2023

Zaaknummer

2017-014762

Blad

20 van 38

Hier wordt in plaats van het geslotenverklaringsbord, het bord C9 geplaatst worden: een rond wit bord met rode rand, waarin in zwart de symbolen voor trekker, bromfiets en fiets zijn afgebeeld. Dit bord wordt geplaatst net voor de landbouwpasseerhaven.

Reactie

Zijn de landbouwpasseerhavens ook voor ander langzaam verkeer?

Voor wie geldt het inhaalverbod? Mogen we nog 45km/uur-auto's inhalen? En langzaam rijdende en vaak stoppende weggebruikers zoals vuilnisophaalwagens, krant- en postbezorgers en pakketdiensten? En rijdende wegafzettingen voor maaien bermen, onderhoud bomen enzovoort?

Antwoord

Het inhaalverbod zal voor iedereen gelden. We willen de landbouwpasseerhavens ook openstellen voor 45 km-auto's (brommobielen).

De landbouwpasseerhavens zijn zo ontworpen dat deze geen negatieve gevolgen hebben voor het dagelijks onderhouden van de weg. We hebben de maatregelen ook besproken met onze afdeling beheer en onderhoud.

Het is niet de bedoeling dat de landbouwpasseerhavens gebruikt worden om op stil te staan. Voor vuilnisophaalwagens, krant- en postbezorgers (pakketdiensten) verandert er door de aanleg van de landbouwpasseerhavens niets. Krant-, post- en pakketdiensten maken vaak al gebruik van het fietspad. En voor vuilniswagens verandert er ook niets.

Reactie

Voor wie geldt het voorgestelde inhaalverbod?

Antwoord

Het inhaalverbod geldt voor alle gebruikers van de rijbaan, uitgezonderd voertuigen van hulpdiensten die rijden met blauw zwaailichte in combinatie met sirene.

Reactie

Inhaalverbod is goed. De landbouwpasseerhavens hebben in onze ogen niet veel nut, nu wordt dit via de parkeerhavens gedaan, dus die zouden moeten blijven en dan heb je hetzelfde effect. En deze bieden meer mogelijkheden voor mensen die even willen stoppen, bellen, kinderen plassen, autoreparatie enzovoort.... of een rustmoment. Bij ons adres zit ook een parkeerhaven en we hebben er geen hinder van en deze wordt heel veel gebruikt.

Antwoord

Het inhaalverbod en de landbouwpasseerhavens zijn juist aan elkaar gekoppeld. Zonder veilige inhaalbaarheid in de vorm van de passeerhavens kan niet van automobilisten verwacht worden dat ze zich kilometerslang aan het inhaalverbod houden als ze zich achter een tractor bevinden.

Datum

9 februari 2023

Zaaknummer

2017-014762

Blad

21 van 38

Ook het handhaven door de politie is niet 24 uur per dag mogelijk.

De huidige parkeerhavens zijn, zowel qua lengte als qua breedte, te krap om plaats te bieden aan uitwijkende landbouwvoertuigen. Landbouwvoertuigen maken veelal dan zelf de keuze om op deze parkeerplaatsen stil te staan. Veelal doen ze dit niet. Wij hebben hierover in het verleden al geëxperimenteerd met zogenaamde niet-verplichte landbouwpasseerhavens. Uit de evaluatie, die in samenspraak met Cumela (loonwerkbedrijven) is gehouden, blijkt dat bestuurders van langzaam rijdende voertuigen geen gebruik maken van deze mogelijkheid. Verder bieden de parkeerplaatsen slechts beperkt zicht op achteropkomend autoverkeer, wat het voor tractorbestuurders lastig inschatten maakt of ze weer veilig kunnen invoegen. Dit is ook één van de redenen om de parkeerplaatsen op te heffen.

Reactie

Wat ik ook uit de plannen begreep is dat je met een landbouwvoertuig verplicht bent deze havens in te slaan. Dus mocht ik 's avonds over de N318 rijden met een landbouwvoertuig ben ik altijd verplicht die te nemen terwijl er niemand achter me rijdt? Graag zie ik dat de plannen voor deze trekkerpasseerhavens van tafel worden geveegd!!!

Antwoord

Over het verplichte karakter: het is inderdaad zo dat gebruik van de passeerhavens door tractorbestuurders verplicht is. De kans dat er over langere afstand geen enkel voertuig achter de tractor komt te rijden is, met uitzondering van de nachtelijke periodes, niet heel erg groot.

Het besluit voor de eventuele aanleg van verplichte landbouwpasseerhavens is afhankelijk van de verwerving van de noodzakelijke gronden. Verder moet voor de aanleg van de verplichte landbouwpasseerhavens nog een verkeersbesluit worden genomen. Wij hebben alle reacties besproken met de belangrijke stakeholders en blijven bij het voorgenomen besluit om door te gaan met de realisatie van de verplichte landbouwpasseerhavens.

Wel hebben we door de reacties op de bewonersbijeenkomst en in binnengekomen reacties gemerkt, dat het onduidelijk is hoe deze verplichte landbouwpasseerhavens werken. We hebben daarom besloten om een microsimulatie te laten maken. De microsimulatie laat zien hoe de landbouwpasseerhaven werkt in de situatie op de N318 en wat dat betekent voor de landbouwvoertuigen gedurende de dag, waaronder de spitsperiodes.

Reactie

Waarom wordt het verplicht als trekkerbestuurder hiervan gebruik moet maken, ook als er geen overig verkeer is, dit kost gigantisch veel brandstof.
Ook de plaats van deze passeerhavens zijn te dicht bij rotondes.

Datum

9 februari 2023

Zaaknummer

2017-014762

Blad

22 van 38

Antwoord

De landbouwpasseerhavens worden zo vormgegeven dat landbouwvoertuigen er in een vloeiende beweging overheen kunnen rijden, zonder sterk af te hoeven remmen. Het kost voor het voertuig nauwelijks extra tijd en brandstof.

Er zijn inderdaad 2 landbouwpasseerhavens die relatief dicht bij de rotonde met de Euroweg liggen. Er zijn redenen waarom we toch juist voor deze locaties gekozen hebben. Een landbouwpasseerhaven kan alleen goed en veilig gebruikt worden als deze qua ontwerp en locatie aan een aantal voorwaarden voldoet. Eén van de voorwaarden is dat een wachtende tractorchauffeur ver genoeg naar achteren kan kijken om te zien of hij de weg weer op kan rijden. Door de lengte van de landbouwpasseerhavens, ongeveer 178 meter, kunnen deze niet overal ingepast worden zonder grote impact op grond en landschap. De combinatie van deze factoren zorgt dat de landbouwpasseerhavens niet overal langs de N318 veilig en effectief ingepast kunnen worden. We hebben hier rekening mee gehouden bij de locatiekeuze. Het voordeel is ook dat de snelheid bij rotondes laag is, waardoor voertuigen ook makkelijker en veilig kunnen invoegen.

Reactie

De passeerhaven die getekend is kort voor de rotonde ter hoogte van de Euroweg is ook totaal niet praktisch. Deze zit veel te kort op desbetreffende rotonde. Ik moet met mijn landbouwvoertuig rechtsaf de haven in, snelheid minderen, vervolgens weer gas geven om weer op volle snelheid de N318 op de komen, om vervolgens weer te moeten remmen omdat ik de rotonde nader. Totaal onlogisch in mijn ogen!

Antwoord

Over de locaties van de passeerhavens: een landbouwpasseerhaven kan alleen goed en veilig gebruikt worden als deze qua ontwerp en locatie aan een aantal voorwaarden voldoet. Bijvoorbeeld dat een wachtende tractorchauffeur ver genoeg naar achteren kan kijken om te zien of hij de weg weer op kan rijden. Door de lengte van de landbouwpasseerhavens, ongeveer 178 meter, kunnen deze niet overal ingepast worden zonder grote impact op grond en landschap. Tot slot werken de landbouwpasseerhavens het beste als ze op een bepaalde afstand van elkaar liggen. De combinatie van deze factoren zorgt dat de landbouwpasseerhavens niet overal langs de N318 veilig en effectief ingepast kunnen worden. We hebben hier rekening mee gehouden bij de locatiekeuze. De indruk kan ontstaan dat de locaties niet logisch zijn. Hierboven leggen we uit waarom we toch juist voor deze locaties hebben gekozen.

De locatie van de passeerhaven voor de rotonde is niet vreemd. Op deze locatie kan het landbouwvoertuig ook weer makkelijke invoegen en zijn de snelheden laag.

Reactie

Hier hebben we bezwaar tegen. De ligging van de meest oostelijke exemplaren is zeer ongelukkig zowel wat inrit als uitrit betreft.

Datum

9 februari 2023

Zaaknummer

2017-014762

Blad

23 van 38

De inrit valt samen met onze uitrit en de uitrit valt samen met de uitrit van de burens, waar een zeer druk bezochte verkoopkraam is.

Voor ons zou dit betekenen dat er meer verkeer afremt (als de tractor afslaat) en daarna weer optrekt. Nu is het verkeer een monotoon geluid; bij optrekken is dat anders en hinderlijker.

Antwoord

We hebben diverse gesprekken gevoerd met de grondeigenaren waar de passeerhavens komen, specifiek over de oostelijke locaties. Naar aanleiding van de gesprekken hebben we aanpassingen gedaan. De landbouwpasseerhaven valt niet samen met uw uitrit. We hebben de landbouwpasseerhaven naar aanleiding van de reacties van grondeigenaren zodanig verplaatst dat deze stopt voor de uitrit. Een gevolg hiervan is dat deze landbouwpasseerhaven iets korter is dan de overige 3 landbouwpasseerhavens, maar dit heeft geen groot effect op de werking.

Er zal ook in de nieuwe situatie niet meer verkeer afremmen door de landbouwpasseerhaven. Bestuurders van landbouwvoertuigen hoeven maar beperkt de snelheid te minderen om op de landbouwpasseerhaven te komen. Dit kan ook door bij het uitvoegen het gaspedaal los te laten.

Voor het optrekken geldt hetzelfde: het voertuig kan vrijwel dezelfde snelheid blijven rijden. Alleen in de drukke perioden zal een voertuig geheel tot stilstand komen, maar in de meeste gevallen is dit niet nodig.

3.2.3 Oversteekbaarheid / oprijbaarheid

Reactie

Het toevoegen van deze haven maakt het oversteken voor de fietser op andere plekken dan bij rotondes nog moeilijker. Nu zorgt een trekker nog voor een ruimte waarin de fietser kan oversteken. Als het gemotoriseerde verkeer een betere doorstroming heeft zal de gelegenheid tot oversteken voor de fietser minder worden!

Antwoord

Het landbouwverkeer rijdt met een snelheid van maximaal 45 km/uur over de N318 en zorgt ervoor dat het verkeer achter hem dezelfde snelheid rijdt. Voor het oversteken van de weg hebben we te maken met verkeer uit 2 richtingen. Het zou toevallig zijn dat op beide rijrichtingen tegelijk landbouwverkeer rijdt. Daarom kunnen we stellen dat de invloed van het landbouwverkeer op de oversteekbaarheid nihil is. Fietzers en wandelaars moeten in 1 keer 2 rijbanen oversteken. Daarin zit ook het gevaar dat automobilisten besluiten om met een hogere snelheid het landbouwvoertuig in te halen en niet gefocust zijn op de overstekende fietser/voetganger.

Door de verplichte landbouwpasseerhavens zal de behoefte om in te halen bij automobilisten minder groot zijn, omdat het niet mag en het minder noodzakelijk is omdat het landbouwvoertuig minder lang op de rijbaan blijft rijden. Dit zorgt ervoor dat fietsers en voetgangers de situatie beter in kunnen schatten. Daardoor verbetert de verkeersveiligheid.

Datum

9 februari 2023

Zaaknummer

2017-014762

Blad

24 van 38

Reactie

Diverse tractoren hebben komend vanaf de Halteweg bijvoorbeeld al de grootste moeite om de weg op te komen vanwege de drukte van het verkeer. Als zij dan verplicht worden geacht gebruik te maken van een passeerhaven en zij er dan alsnog weer op willen rijden. Ik denk dat dit project van passeerhavens op veel weerstand stuit bij inwoners van Lintelo. En eigenlijk is het ook krom, een inhaalverbod zou wellicht helpen om de snelheid eruit te halen maar de N318 is voor sommige automobilisten een racebaan om zo snel mogelijk naar huis of naar het werk te komen. Er wordt vaak 100 gereden in plaats van 80. En dat zal toch blijven ongeacht een inhaalverbod. Als men als provincie eens vaker controleert op snelheid kan men dit zeker bevestigd zien.

Antwoord

Het oprijden van de N318 ter hoogte van de Halteweg wijkt niet af van andere locaties op de N318. Daarnaast wordt de situatie voor verkeer uit de Halteweg niet slechter. Met name in de spitsperioden bestaat de kans dat het langer kan duren om de N318 op te rijden. Bestuurders van landbouwvoertuigen kunnen ook de keuze maken om de spijstijden te vermijden, met de wetenschap dat het op de N318 drukker is en er langer gewacht moet worden.

Volgens ons is de weerstand van de bewoners van Lintelo meer gebaseerd op het gebied van veiligheid voor overstekende fietsers en het moeilijker de weg opkomen van automobilisten dan op de landbouwpasseerhavens. Hier gaan we uitgebreid op in bij het onderwerp Halteweg verderop in deze reactienota.

Een inhaalverbod instellen heeft niets te maken met het verlagen van de snelheid op de N318. Het doel is om inhaalgedrag tegen te gaan.

Het klopt dat er altijd bestuurders zijn die de maximaal geldende snelheid negeren. Deze bestuurders lopen de kans om door de politie van de weg gehaald te worden. Vaak gaat het om bestuurders die lokaal heel goed de wegen kennen. Aan dit gedrag kunnen wij als provincie niets doen. We kunnen er wel voor zorgen dat de weg veiliger wordt voor diegene die zich wel aan de geldende regels houdt.

Het is een taak van het Openbaar Ministerie om de regels te handhaven, niet van de provincie of gemeente.

Reactie

Er wordt verwacht dat landbouwvoertuigen 10 seconden op de passeerhaven doorrijden en dan weer invoegen. Wij wonen aan de N318 en moeten soms 5 minuten wachten voordat we de weg op kunnen. Daarbij is het de hele dag druk en zijn er geen spijstijden meer. U wilt dus de doorstroom verder verhogen, waardoor het nog drukker wordt en het moeilijker wordt om er tussen te komen.

Antwoord

In de spits kan het inderdaad gebeuren dat een tractor moet wachten voordat hij weer kan invoegen. Buiten de spits is de kans groot dat hij stapvoets over de passeerhaven rijdt en achter de rij passerende auto's weer kan invoegen zonder te hoeven stoppen. We verwachten ook in de spits geen lange wachttijden, ook omdat de passeerhavens zo worden gemaakt dat een bestuurder met een vlotte beweging, zonder veel stuurwerk, weer de weg op kan (dit in tegenstelling tot een situatie met zijwegen en uitritten, waar haakse bochten nodig zijn en vaak ook hoogteverschil overwonnen moet worden). De passeerhavens komen op locaties waar de tractorbestuurder ver genoeg achter zich kan kijken om in te schatten of hij veilig kan invoegen.

3.2.4 Snelheid

Reactie

Beetje vreemd. Dit lijkt meer op een maatregel om alle auto's en vrachtwagens nog meer door te laten racen dan dat het veilig zou zijn. Het prettige van trekkers is juist dat ze de snelheid eruit halen. Het gevaar van trekkers is dat ze nog intimiderender zijn dan auto's voor fietsers.

Antwoord

Wij zien landbouwvoertuigen niet als veilig 'middel' om de snelheid van het overig gemotoriseerd verkeer te dempen. We krijgen juist meldingen dat bestuurders van landbouwvoertuigen zich onveilig voelen, onder andere door de manoeuvres die automobilisten maken om hen te passeren. Wij zien meer in een structurele oplossing met verplichte landbouwpasseerhavens en een inhaalverbod. De acceptatie van bestuurders van motorvoertuigen, met de wetenschap dat landbouwvoertuigen niet het gehele stuk op de rijbaan blijven rijden maar uit moeten wijken naar een landbouwpasseerhaven, zal ertoe leiden dat er minder wordt ingehaald. Dit verbetert de verkeersveiligheid.

Reactie

In het algemeen zijn we van mening dat de passeerhavens niet bijdragen aan de verkeersveiligheid. Het zal de gemiddelde snelheid verhogen (omdat ze de tractoren kunnen passeren). Als er momenteel al een tractor wordt ingehaald, dan heeft dat hier de laatste 12 jaar niet tot ongelukken geleid.

Antwoord

De landbouwpasseerhaven draagt bij aan het verhogen van de verkeersveiligheid. Door de aanleg van de landbouwpasseerhavens wordt het langzame verkeer gescheiden van het overige verkeer op de rijbaan. Ook wordt er een inhaalverbod ingesteld. Hierdoor is de noodzaak voor inhalen minder en worden ernstige ongelukken door inhalen voorkomen.

Datum

9 februari 2023

Zaaknummer

2017-014762

Blad

26 van 38

Reactie

De aanleg van verplichte landbouwpasseerhavens leidt alleen maar tot meer geraas, zeker op het stuk tussen rotonde Gendringseweg en Vellegendijk vinden nu al inhaalacties plaats. Hoe gaan jullie handhaven?

Antwoord

De landbouwpasseerhavens zullen er juist voor zorgen dat er minder inhaalacties nodig zijn. Deze zorgen ervoor dat automobilisten nooit lang achter een tractor blijven hangen. Tegelijk met de aanleg van de landbouwpasseerhavens komt er een algeheel inhaalverbod op de N318 tussen Aalten en Varsseveld. Dit zal worden aangegeven met verkeersborden en een dubbele doorgetrokken streep.

Voor de aanleg van de verplichte landbouwpasseerhavens is een verkeersbesluit nodig. Dit verkeersbesluit wordt besproken en voorgelegd aan onder andere de politie voor advies. De politie is nauw betrokken bij het besluit om op deze weg de verplichte landbouwpasseerhavens aan te leggen. Na vaststelling van het verkeersbesluit en de aanleg van deze verplichte landbouwpasseerhavens kan de politie besluiten om te handhaven. Handhaven is een taak van het Openbaar Ministerie.

Daarnaast ligt de verantwoordelijkheid ook bij de bestuurders van voertuigen.

Reactie

Ben ik niet voor, inhalen in de spits kan toch al niet en op rustige momenten ben je nu verplicht om achter langzaam verkeer (vrachtwagens of ander verkeer die soms niet harden dan 60-65 km/uur gaan) te blijven. Landbouwpasseerhavens zijn overbodig. Vaak maken ze uit zich zelf al gebruik van de bestaande parkeerplaatsen en als je er een tijd achter moet blijven rijden heeft dit als voordeel dat de weg voor het landbouwverkeer vrij is, waardoor er beter vanaf zijwegen op te komen is en anderen veiliger kunnen oversteken. Ook kun je, als je dan uiteindelijk een van de rotondes bereikt, deze sneller nemen omdat er minder verkeer voor staat. Die rotondes zijn het grootste struikelblok waardoor het verkeer op de N318 niet goed doorrijdt. Er zou veel meer gecontroleerd moeten worden op het verplicht richting aangeven bij het verlaten van de rotondes. Hierdoor staat het verkeer op de N318 te lang stil voor deze rotondes.

Antwoord

Wij delen uw ervaring niet. We hebben diverse observaties gedaan om te ontdekken hoe het verkeer rijdt op de N318. We zien in de spitsperiodes 'treinen' van meer dan 40 auto's achter elkaar rijden. We constateren daarbij dat automobilisten vaak met risicovolle inhaalmanoeuvres deze voertuigen passeren, ondanks de drukte. Gelukkig gaat dit meestal goed, maar als het fout gaat dan zijn de gevolgen voor de inzittenden van de voertuigen groot.

Reactie

Aan de Varsseveldsestraatweg zijn veel bedrijven gevestigd waarvan eigen vrachtwagens of die van hun leveranciers de weg op of af moeten. Het duurt wel een paar honderd meter voordat een vrachtwagen op snelheid is of afremt om af te slaan, dus verschil in rijnsnelheid tussen de weggebruikers zal altijd blijven.

Niet alleen bedrijfsauto's maar ook personen auto's van bewoners moeten, bij afslaan naar de overkant van de weg, vaak helemaal tot stilstand komen om tegemoet komend verkeer voorrang te verlenen. Het risico op kopstaartbotsingen in deze situaties wordt alleen maar groter als de illusie wordt gewekt dat je door landbouwpasseerhavens allemaal met een constante snelheid van 80 km per uur van Varsseveld naar Aalten kan rijden. In het buitengebied wordt ook veel gebruik gemaakt van bezorging met pakketdiensten en worden de krant en post per auto bezorgd. Dit zijn honderden 'afslaan en de weg op rijden' manoeuvres per dag. Nogmaals: verschil in snelheid van verkeersdeelnemers van de N318 zal blijven.

Antwoord

Zolang er uitritten en kruisingen op de N318 zijn, moet er rekening mee gehouden worden dat met optrekken en afremmen lokaal snelheidsverschillen ontstaan. Door het opheffen van de parkeerplaatsen, het afsluiten van enkele onverharde zijwegen en de aanleg van de landbouwpasseerhavens ontstaat er een rustiger wegbeeld voor het verkeer, waarbij de focus van de automobilist meer komt te liggen op afstand houden tot de voorganger. Bij op tijd richting aangeven en vaart minderen zullen kopstaartbotsingen vermeden worden. Daarnaast kunnen automobilisten die stilstaan op de rijbaan om linksaf te slaan er ook vanuit gaan dat er minder ingehaald gaat worden.

3.2.5 Aanleg parallelweg**Reactie**

Veel liever een ventweg aan de zuidzijde en haal de rotonde weg bij pitstop Brussen (Euroweg in Varsseveld).

Antwoord

Een parallelweg zou het landbouwverkeer en het (vracht)autoverkeer kunnen scheiden, en dat zou de doorstroming en veiligheid op de rijbaan inderdaad verbeteren. De ruimtelijke impact (grondverwerving, sloop, bomenkap) zal groot zijn en de kosten die deze reconstructie met zich meebrengt zijn enorm. Daarnaast liggen ook aan de noordkant uitritten naar landbouwpercelen en naar woningen. Deze moeten ook bereikbaar blijven vanaf de ventweg.

Een kleine indicatie: de aanleg van een ventweg zal leiden tot de sloop van 10 woningen en honderden bomen. Naast deze impact zijn er ook maatschappelijke discussies over de veiligheid op parallelwegen, zeker als het gaat om de combinatie van fietsers en grote landbouwmachines.

Cumela en LTO waren nauw betrokken bij het onderzoek naar verbetering van de verkeersveiligheid op de N318. Zij geven de voorkeur aan de aanleg van verplichte landbouwpasseerhavens boven de aanleg van een ventweg.

Het weghalen van de rotonde in Varsseveld is geen optie. De rotonde vormt een belangrijke ontsluiting voor het huidige en nog te ontwikkelen bedrijventerrein en zorgt daarnaast voor een goede verkeersafwikkeling.

3.2.6 Overige reacties

Reactie

Er is geen (goed) overleg geweest met de grondeigenaren. Daarnaast is niets of nauwelijks iets gedaan met de ideeën die de grondeigenaren hadden ter compensatie of andere invulling. Dit vind ik zeer kwalijk.

Antwoord

Vanaf 2019 tot heden voeren wij gesprekken met de grondeigenaren. Omdat de gesprekken vertrouwelijk zijn, gaan we in deze reactienota niet in op details. De gesprekken hebben wel geleid tot aanpassingen van de situatie, maar niet tot wijziging van de plaats van de landbouwpasseerhavens. Wij zijn het dan ook niet eens met de reactie dat er geen overleg is geweest.

Reactie

Naar mijn mening wordt er te veel de nadruk gelegd op het gebruik van de weg door landbouwvoertuigen en aanverwant verkeer. Misschien zou het gebruik van de weg door landbouwvoertuigen en aanverwant verkeer tijdens de spits teruggedrongen, ontmoedigd of zelfs verboden moeten worden.

Antwoord

Landbouwbestuurders zelf proberen de spits ook te mijden, voor zover dat mogelijk is. Degenen die zich toch in de spits op de N318 bevinden, doen dat omdat er geen ander alternatief is. We hebben gezocht naar veilige alternatieve routes, maar die zijn niet aanwezig. Daarnaast bevinden zich aan de N318 ook een aantal toegangen tot agrarische bedrijven en agrarische percelen.

3.3 Wat vindt u van de plannen voor het verwijderen van 7 parkeerplaatsen op de N318?

4 respondenten gaven aan voor het verwijderen van de parkeerplaatsen te zijn.

8 respondenten gaven geen reactie.

18 respondenten gaven aan tegen het verwijderen van de parkeerplaatsen te zijn.

8 respondenten gaven een inhoudelijke reactie op het voorstel.

Reactie

Volgens mij vergroot de veiligheid weinig, er wordt wel veel gebruik van gemaakt die telefoneren en dergelijke.

Antwoord

Het gebruik van de parkeerhavens zorgt regelmatig voor risicovolle situaties (in-/uitvoegen in druk verkeer), en ook staan er regelmatig langdurig vrachtwagens geparkeerd. De meerwaarde die u beschrijft is er ook, maar die weegt niet op tegen deze nadelen/risico's.

Reactie

Hands-free telefoneren leidt de aandacht af van het verkeer. In heel Nederland wordt geadviseerd om tijdens het autorijden niet mobiel te bellen. Veel automobilisten stoppen daarom even op een parkeerhaven om te telefoneren. Het is jammer dat provincie Gelderland van mening is dat parkeerhavens op provinciale wegen juist gevaarlijk zijn en dat deze daarom worden weggehaald.

Antwoord

Het gebruik van de parkeerhavens zorgt regelmatig voor risicovolle situaties (in-/uitvoegen in druk verkeer), en ook staan er regelmatig langdurig vrachtwagens geparkeerd. We onderschrijven het pleidooi om eerst te parkeren en dan pas te bellen. Er zijn voldoende plekken buiten de N318 waar veilig kan worden stilgestaan. Overigens bellen de meeste bestuurders hands-free.

Reactie

Dat is pas gevaarlijk als er niet meer uitgeweken kan worden.

Antwoord

Het gebruik van de parkeerhavens zorgt regelmatig voor risicovolle situaties (in-/uitvoegen in druk verkeer), en ook staan er regelmatig langdurig vrachtwagens geparkeerd. De kans dat er een uitwijkmanoeuvre precies ter hoogte van een parkeerhaven nodig is, is minimaal.

Datum

9 februari 2023

Zaaknummer

2017-014762

Blad

30 van 38

Reactie

Rare actie, worden veel gebruikt door vrachtwagens die verplicht moeten stoppen wegens werktijden. Hoe ga je dat oplossen?

Antwoord

De parkeerhavens zijn niet aangelegd als rustplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs. Allereerst zijn ze zo kort dat een vrachtwagen er maar net op past. Rustplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs zijn door gemeenten aangewezen.

Reactie

Maak eventueel op die locaties ergens een passeerhaven, dan hoeft het landbouwverkeer niet zolang te wachten om weer de weg op te kunnen.

Antwoord

De landbouwpasseerhavens zijn veel langer en breder dan de huidige parkeerhavens. Daarnaast zullen landbouwvoertuigen ook altijd stil moeten staan als ze gebruik maken van deze parkeerhavens. Vaak liggen de parkeerhavens op plaatsen waar minder goed zicht is op het achteropkomende verkeer. Daarom zijn veel van de huidige parkeerlocaties om veiligheidsredenen niet geschikt als landbouwpaseerhaven.

Reactie

En wat als er iemand problemen heeft met zijn voertuig of zich niet lekker voelt? Moet die dan gewoon op het fietspad gaan staan!

Antwoord

Er zijn bij nood voldoende mogelijkheden om de auto veilig in de berm, op een uitrit of zijweg tot stilstand te brengen. De praktijk leert ons dat automobilisten in dergelijke omstandigheden niet 'wachten' tot een eventuele parkeerhaven, maar de eerste de beste mogelijkheid pakken om hun voertuig van de weg te halen. Ook als dat een uitrit, zijweg of berm is. Naar aanleiding van uw reactie hebben we de situatie nogmaals bekeken om eventueel 1 of 2 parkeerplaatsen te behouden en in te richten als pechplaats. Hierop mag alleen voor nood stilgestaan worden, maar parkeren is niet toegestaan.

Reactie

2 maal per week komt een vuilnisophaalwagen containers legen. Deze vrachtwagens rijden langzaam en stoppen vaak. Mogen de vuilnisophaalwagens op de Varsveldsestraatweg blijven rijden? En mogen we deze wagens inhalen? Bewoners clusteren overigens vaak hun vuilniscontainers in de berm bij de parkeerhavens, juist om doorgaand verkeer zo min mogelijk te belemmeren. Bij sluiting van de parkeerhavens wordt overlast door vuilniswagens zeker niet verkleind.

Antwoord

Ter hoogte van de uitritten wordt de asstreep van de weg onderbroken. Het blijft immers toegestaan linksaf te slaan van/naar de uitritten. Het feit dat de asstreep hier onderbroken is, betekent dat het hier ook mogelijk is om stilstaande voertuigen in te halen.

We hebben tijdens de verkenningsfase overlegd met ROVA om de huidige parkeerplaatsen in te richten als verplichte clusterplaats voor vuilniscontainers langs de weg. In een reactie gaf ROVA aan dat de loopafstanden die de bewoners dan moeten afleggen erg groot worden. ROVA verwacht dat dit te veel gevraagd is en daarom niet haalbaar/acceptabel zal zijn voor de aanwonenden.

3.4 Suggesties en aanvullingen op de plannen**3.4.1 Kruispunt Halteweg**

We kregen veel vragen over de situatie ter hoogte van de Halteweg in Lintelo. Naar aanleiding van het locatiebezoek van Statenleden zijn Statenvragen gesteld om de situatie ter hoogte van de Halteweg te verbeteren.

In de preverkenning voorafgaand aan de trajectaanpak hebben we gekeken naar knelpunten op dit traject en afgestemd met gemeenten en politie. De Halteweg maakte geen onderdeel uit van het onderzoek naar verkeerskundige verbeteringen op de N318 gedurende de verkenning en maakt daarom ook geen onderdeel uit van de aanpak van de N318.

Naar aanleiding van de vragen vanuit de bewoners en Lintelo's Belang en gemeente Aalten kijken we apart naar dit knelpunt. We willen de discussie en de eventuele uitkomsten daarvan strikt scheiden van de trajectaanpak. We informeren de bewoners apart over ons standpunt ten aanzien van de situatie Halteweg/Varsseveldsestraatweg.

3.4.2 Vellegendijk**Reactie**

Afslaan vanaf de N318 de Vellegendijk in.

Hiervoor is er met de vorige werkzaamheden aan de N318 een 'middengeleider' geplaatst ter hoogte van de Vellegendijk. Deze is in mijn ogen veel te kort. Wil ik, komende vanuit de richting Varsseveld, links afslaan de Vellegendijk in, kan ik niet eens met mijn auto plaats nemen op de middengeleider, laat staan wanneer ik nog een aanhanger achter mijn auto zou hebben, of ik vanuit diezelfde richting met een landbouwvoertuig kom.

Datum

9 februari 2023

Zaaknummer

2017-014762

Blad

32 van 38

Ik houd zo de hele rijbaan achter mij richting Aalten afgesloten voor achteropkomend verkeer, wat in mijn ogen levensgevaarlijke situaties kan veroorzaken.

De Vellegendijk is in de zomer ook de aangegeven route voor campingbezoekers aan Camping Goorzicht. Auto's met een caravan erachter veroorzaken dus een zelfde gevaarlijke situatie. Mocht deze middengeleider +- 15 meter langer gemaakt kunnen worden kun je in de meeste gevallen met je auto (+ aanhanger/caravan) plaats nemen tussen beide weghelften om vervolgens veilig links af te slaan de Vellegendijk in. Op deze middengeleider staan op dit moment verkeersborden precies op ooghoogte. Je moet dus altijd links of rechts langs het bord proberen te kijken om tegemoetkomend verkeer te zien.

Antwoord

De Vellegendijk is inderdaad tijdens de vorige trajectaanpak voorzien van een middengeleider. De Vellegendijk maakt onderdeel uit van een fietsroute. Om fietsers in 2 keer over te laten steken, is er een middengeleider aangelegd waardoor fietsers samen met het verkeer op de Vellegendijk kunnen oversteken.

Uw reactie is tweeledig.

1. De borden op de middengeleider ontnemen het zicht voor de bestuurders. Wij gaan kijken of we de borden lager op de geleider kunnen plaatsen, zodat het zicht verbetert.
2. De vraag over de opstelruimte tussen de geleiders.
Het is niet de opzet dat de tussenruimte zo breed is dat auto's met aanhangers en overige lange voertuigen zich volledig kunnen opstellen in de middengeleider. De breedte van de middengeleider is afgestemd op de opstelruimte voor fietsers. We gaan wel onderzoeken of de bochten geschikt zijn voor het verkeer dat gebruik maakt van deze aansluiting, zodat op- en afrijden zo vlot mogelijk verloopt. We brengen extra markeringen aan op het middenstuk van de kruising om te benadrukken dat het geen voorsorteerstrook is.

Reactie

Wij wonen bij de middengeleider ter hoogte van Vellegendijk, in onze ogen is dit een onveilige oversteek. Veel fietsers durven hier niet over te steken omdat de afstand te groot is. Ze gaan dan zelf een smal deel van de weg opzoeken, meestal bij ons pal voor het huis.

Dan hebben wij nog een verzoek over een lantaarnpaal precies tegenover onze woning. Deze verlicht ook ons huis, daar hebben wij hinder van. Wij doen dus wederom een verzoek om hier wat aan te doen, bijvoorbeeld verplaatsen lantaarnpaal of een kap voor de lamp plaatsen, zodat het licht alleen naar beneden schijnt.

Datum

9 februari 2023

Zaaknummer

2017-014762

Blad

33 van 38

Dan nog een vraag, volgens de ontwerptekening wordt ter hoogte van ons huis geen stilasfalt aangebracht, wij zouden dit wel graag zien!

Antwoord

De fietsvoorziening ter hoogte van de Vellegendijk biedt fietsers de mogelijkheid om de N318 in 2 fasen over te steken. Uit uw reactie maken wij op dat dit niet altijd gebeurt. Fietsers kiezen voor een andere locatie om over te steken.

Wij begrijpen dat fietsers soms niet in de middengeleider durven stil te staan, onder andere door de snelheid van het verkeer op de N318.

Wij passen meer van deze oversteekvoorzieningen toe op onze provinciale wegen. Deze zijn veiliger voor fietsers dan helemaal geen oversteekvoorziening aan te leggen.

De keuze is destijds gemaakt om een middengeleider aan te brengen en wij hebben geen informatie dat we deze keuze moeten herzien.

Wij hebben onze collega's van Beheer en Onderhoud Wegen gevraagd om te kijken naar de plaats van de lantaarnpaal. De lantaarnpaal kan niet zomaar verplaatst worden omdat deze nodig is voor het verlichten van de middengeleider.

Voor aanpassingen aan de kap om te voorkomen dat de woning wordt verlicht, zal onze onderhoudsdienst contact met de bewoners opnemen.

Het klopt dat er tussen km 6.225 en 6.40 geen asfaltonderhoud is gepland, omdat het asfalt op deze locatie van goede kwaliteit is.

Reactie

Zoals ik u te kennen gaf zit ik nogal met het probleem dat onze woning, welke is gelegen aan de kruising Varsseveldsestraatweg en aansluiting op de Vellegendijk (richting het spoorwegovergangetje) sinds enkele jaren te kampen heeft met een enorm toegenomen verkeersdruk. Dit met name door groot (vracht)verkeer dat eigenlijk niets te zoeken heeft aan deze weg. Men kan eenvoudig een stukje verder rijden en gebruik maken van de rotonde om eventuele aan- en afvoer van producten, voeder of bouwmaterialen te vervolgen.

Door deze situatie worden beide bermsten stuk gereden, is het onveilig voor fietsers, auto's of ander verkeer om af te slaan van de Varsseveldsestraatweg (men komt tenslotte klem te staan gezien men elkaar niet kan passeren op deze smalle weg) en ook al is de weg betiteld met 60 km, er wordt hier keihard gereden. Als ik zelf van mijn erf af wil om te wandelen moet ik uitkijken niet van mijn sokken te worden gereden. Beide afslagen zowel vanaf de Varsseveldsestraatweg als aan het einde van de Vellegendijk zijn onoverzichtelijk, haaks en niet passeerbaar voor 2 voertuigen.

Wij zijn zelf in bezit van de wei aan de zijkant van onze woning (Vellegendijk loopt tussen onze woning en onze wei) en zijn al genoodzaakt geraakt om deze af te rasteren met palen gezien men anders onze wei als passeerhaven gebruikte. Ook hebben wij daar een stal staan en in de korte periode is al 3 keer het bord vervangen (60 km-bord) omdat deze er gewoon wordt uitgereden of door ongeluk.

Het is dus hoe dan ook geen weg die geschikt is voor passerend verkeer en ik vraag me af of hierin mogelijkheden bestaan om dit veiliger te maken voor ons als omwonenden maar ook voor fietsers, wandelaars en eventuele auto's. Nogmaals, er is geen doel waarom hier dergelijk verkeer over dit korte stukje weg moet. Louter als sluiproute door verkeersdruk op de Varsseveldsestraatweg of dankzij de "korte route" door gebruik van navigatiesystemen.

Antwoord

Gemeente Aalten heeft gesprekken gevoerd met de indiener. De gemeente heeft in het gesprek aangegeven om een vrachtwagenverbod in te stellen op de Vellegendijk. Zij zal hiervoor een verkeersbesluit nemen.

3.4.3 Bedrijventerrein Varsseveld**Reactie**

Vlak bij Varsseveld wordt het industrieterrein ruim uitgebreid (Plan VIP). Tevens wordt in Varsseveld-West een grote nieuwe woonwijk gerealiseerd. In het kader van duurzaamheid is het de bedoeling dat al die werknemers op de fiets naar het industrieterrein gaan. De oversteek van de N318 is zeer lastig en gevaarlijk, zeker in de ochtend- en avondspits. De Varsseveldse VIV, de VOV en Varssevelts Belang zien heel graag een nieuwe veilige oversteek, bijvoorbeeld een fietstunnel of fietsbrug om een ieder veilig en vlot een oversteek te gunnen.

Antwoord

Wij kunnen uit de vraag niet herleiden over welke oversteek dit gaat. In de onmiddellijke omgeving van het te ontwikkelen bedrijventerrein bevinden zich 2 rotondes met veilige oversteek voor fietsers. De snelheden op de rotondes zijn laag en fietsers zijn goed zichtbaar voor het verkeer.

We zien geen noodzaak voor nog een extra oversteek op de N318. Voor de verdere planuitwerkingen van het bedrijventerrein en de ontsluiting kunt u het beste contact opnemen met gemeente Oude IJsselstreek.

3.4.4 Fietspaden Rondweg Aalten**Reactie**

Graag tegelijk verbetering van het fietspad Varsseveld-Winterswijk bij Aalten.

Het is onlogisch en onduidelijk (woon-/werkverkeer maar ook toerisme) om dwars door Aalten te moeten.

Antwoord

De aanpassingen van de fietsstructuur langs de Rondweg in Aalten maken geen onderdeel uit van de geplande werkzaamheden op de N318. We zijn wel met gemeente Aalten gestart met het onderzoek naar aanpassingen van de fietsstructuur op dit deel van de N318.

Op dit moment kunnen we nog geen resultaten bekend maken. Medio april 2023 hopen we het onderzoek afgerond te hebben. We bespreken dan de eerste resultaten met gemeente Aalten voordat we de bewoners informeren.

3.4.5 Communicatie

Reactie

De wijze van communiceren: we hebben pas op de infoavond gehoord en gezien dat de Weversborgdijk gesloten zou moeten worden. De planning die op deze website staat is zeker niet logisch, want informatie en bekendmaking van de plannen is op hetzelfde moment als grondaankopen.

Met andere woorden: we doen een infobijeenkomst en gaan dan direct daarna aanbesteden, dus het maakt op voorhand niet uit wat er opgehaald wordt uit de infoavond.

Antwoord

Het voornemen om de Weversborgdijk af te sluiten stond al geruime tijd op de website van de N318. Wij hadden liever ook de bijeenkomst eerder gehouden, maar als gevolg van COVID-19 en de gesprekken met grondeigenaren hebben we gewacht tot er meer duidelijkheid was over de landbouwpasseerhavens. De overleggen met grondeigenaren zijn al geruime tijd geleden gestart en de gesprekken hebben geleid tot kleine aanpassingen.

De aanbesteding voor dit deel is nog niet gestart. We moeten hiervoor wachten totdat alle gronden zijn aangekocht om de landbouwpasseerhavens aan te kunnen leggen.

Daarnaast moet het verkeersbesluit definitief zijn.

Enkele reacties hebben wel geleid tot aanpassingen.

Reactie

Donderdagavond kwam ik gefrustreerd thuis na de inloopinformatieavond. Het was rommelig, de ambtenaren waar ik mee sprak konden geen antwoord geven op mijn vragen en één erkende zelfs niet op te hoogte te zijn van de huidige situatie. Daarom onderstaand een aantal vragen en opmerkingen over het N318-project, ik beperk mij tot het stuk tussen Varsseveld en Aalten.

Antwoord

Het is vervelend te moeten constateren dat de avond niet voldeed aan uw verwachtingen en dat u het rommelig van opzet vond.

We houden inloopbijeenkomsten waarin bewoners de mogelijkheid krijgen om in een open gesprek over de plannen te praten. Meestal worden deze bijeenkomsten als prettig ervaren en kan iedereen die dit wil vragen stellen.

Uw constatering dat de ambtenaren niet op de hoogte waren van de huidige situatie kan ik niet beoordelen. De ambtenaren die aanwezig waren, zijn allemaal betrokken bij de planvorming of kennen de weg omdat ze werkzaam zijn bij gemeente Aalten of Oude IJsselstreek.

Datum

9 februari 2023

Zaaknummer

2017-014762

Blad

36 van 38

Het klopt dat de avond alleen was bedoeld voor het deel tussen Varsseveld en Aalten. Dit stond ook duidelijk in de uitnodiging.

Reactie

Vergeef me mijn cynisme maar ik heb het idee dat de informatieavond een pro-forma sessie was en dat de besluiten over het voorgestelde werk aan de N318 al genomen zijn.

Antwoord

Het doel van de bijeenkomst was om de bewoners te informeren over de werkzaamheden en vragen te beantwoorden. Ook om nog eventuele suggesties mee te nemen bij de aanpak van de weg.

In verband met COVID-19 was het lange tijd niet mogelijk om een inloopbijeenkomst te houden, waarbij we de plannen met de bewoners konden delen.

Op dit deel van de N318 hebben de voorgenomen plannen, zoals op de avond zijn getoond, zoveel impact dat wij het noodzakelijk vinden om deze te delen met de direct aanwonenden en gebruikers in het gebied.

We hebben het besluit voor de aanleg van de verplichte landbouwpasseerhavens genomen. We hebben geld beschikbaar gesteld om deze maatregelen mogelijk te maken. Verder hebben we langdurig overlegd met de branche-organisaties en direct betrokken grondeigenaren.

Om de werkzaamheden mogelijk te maken, moeten we nog wel een formeel verkeersbesluit nemen. Voor de aanleg van de landbouwpasseerhavens moet er overeenstemming zijn met de eigenaren van de grond. Ook voor het afsluiten van de 3 zijwegen en het opheffen van parkeerplaatsen is een vastgesteld verkeersbesluit nodig.

Reactie

De communicatie is niet zorgvuldig, tijdens de infoavond kregen sommige bewoners pas te horen dat zij een landbouwpasseerhaven voor hun deur zouden krijgen.

Antwoord

We hebben uitvoerig contact gehad met alle eigenaren van wie grond nodig is. Zij zijn volledig op de hoogte van de plannen.

Het is mogelijk dat de bewoners/buren van wie geen grond gekocht hoeft te worden, niet op de hoogte zijn van de situatie dat er een landbouwpasseerhaven voor hun huis komt. Deze avond is bedoeld om alle belanghebbenden en belangstellenden te informeren over de plannen en stand van zaken.

3.4.6 Snelheid

Reactie

Als alternatief stel ik het volgende voor: Totdat er voldoende is gereserveerd voor de aanleg van een parallelweg de maximum snelheid op de N318 verlagen naar 60 km per uur. Dit scheelt slechts 10 minuten tussen Varsseveld en Winterswijk, is beter voor het milieu, maakt het voor voetgangers en fietsers iets minder gevaarlijk om over te steken, past binnen het beleid van het verkleinen van snelheid tussen de verschillende weggebruikers en is aanzienlijk goedkoper.

Antwoord

De aanleg van een parallelweg en het eventueel reserveren van ruimte maakt geen onderdeel uit van een mogelijke oplossingsrichting voor de toekomst. Samen met Cumela en LTO zijn we ervan overtuigd dat de aanleg van landbouwpasseerhavens een beter alternatief is ten opzichte van de aanleg van een parallelweg.

Het verlagen van de snelheid van 80 naar 60 kilometer houdt in dat de N318 geheel moet worden gereconstrueerd en versmald naar 6,5 meter. Op geregelde afstanden moeten ook drempels worden aangelegd. Alleen borden plaatsen is niet voldoende om snelheid te handhaven. De ervaring leert dat alleen plaatsen van borden meer leidt tot verkeersonveiligheid, omdat het verkeer zich niet houdt aan de snelheid op de borden. 60 km/uur past ook niet bij de belangrijke functie van de N318 in het provinciale wegennet in de Achterhoek.

Reactie

Is overwogen om bewoners aan de Varsseveldsestraatweg toestemming te geven om met 15 km/uur over het fietspad naar de dichtstbijzijnde verharde weg te gaan om daar veilig de Varsseveldsestraatweg op te gaan? Veel bewoners moeten nu, tussen dikke eikenbomen, met slecht zicht op de weg, op gladde schuine stenen de weg op. Hetgeen niet zonder risico is, zeker niet bij regen, sneeuw of in het donker.

Antwoord

We hebben niet overwogen bewoners vrij te stellen om gebruik te maken van het fietspad. We zijn van mening dat de bewoners voldoende zicht hebben op het verkeer dat op de N318 rijdt. De bomen staan meestal ver genoeg van de weg af. Het fietspad is bedoeld voor (brom)fietsers en niet voor autoverkeer, ook al rijdt het 15 km/uur.

Reactie

Er zou veel meer gecontroleerd moeten worden op het verplicht richting aangeven bij het verlaten van de rotondes. Hierdoor staat het verkeer op de N318 te lang stil voor deze rotondes.

Antwoord

We geven uw signaal door aan de politie.

3.4.7 Monitoring maatregelen

Reactie

Graag maak ik nu al een afspraak met u om over 5 jaar te kijken naar de verkeers- en ongevalstatistieken en die dan te vergelijken met de statistieken van voor de werkzaamheden. Voor wat betreft de statistieken van de afgelopen jaren ben ik trouwens geïnteresseerd in het aandeel ongevallen veroorzaakt door levensgevaarlijke oversteekmanoeuvres (ook van fietsers), veel te hard rijden, kopstaartbotsingen bij afslaand verkeer en alcohol/drugs. Want daar helpen landbouwpasseerhavens en verwijdering van parkeerhavens echt niet tegen.

Antwoord

Wij, en ook de gemeenten en politie, monitoren de situatie op de N318 nadat de maatregelen zijn uitgevoerd. Ongelukken worden de laatste jaren beter bijgehouden. Ongelukken met letsel worden altijd geregistreerd.

Als er aanleiding is om maatregelen te nemen, zullen we als eigenaar en beheerder van de weg een verkenning uitvoeren of wachten op de volgende aanpak van de N318.

3.4.8 Uitvoering

Reactie

Ik hoop dat wanneer de werkzaamheden beginnen ook het voortgezet onderwijs in Aalten geïnformeerd wordt zodat de leerlingen tijdig voorbereid zijn op eventuele omleidingen.

Antwoord

Voordat de werkzaamheden beginnen, kondigen we dit aan en informeren we direct betrokkenen over de overlast. Dit geldt ook voor de omleidingen voor het autoverkeer. We verwachten dat de werkzaamheden geen impact hebben voor het fietsverkeer tussen Aalten en Varsseveld. Fietsers zullen langs de werkzaamheden worden geleid.