

Nummer respondent	Vraag-nummer	Input	Antwoord
1	1	1 Wordt de optie verleggen N348 langs het spoor ook verkend hierin? Dat was eerder immers de insteek vanuit de provincie om de N348 te verleggen.	Nee. Deze optie is, zoals vermeld in het begin van de uitzending (dia 3), in 2011 en 2012 uitgebreid en in overleg met andere betrokken overheden onderzocht. Provinciale Staten hebben op basis daarvan vast moeten stellen dat een dergelijk tracé vanwege effecten, kosten en meerwaarde niet levensvatbaar is. In het huidige proces is er geen aanleiding dat standpunt te heroverwegen.
	2	2 Waarom nog steeds geen 60 km/u terwijl het traject dan maar 37,5 seconden langer duurt voor wegverkeer en er zoveel veiligheid mee gecreëerd kan worden? 37,5 seconden (wegvak is 2,5 km lang: verschil tussen 60-80 maakt 37,5 seconden)	Op de totale reisduur maakt de snelheidsverlaging inderdaad weinig verschil, maar dit is niet alleen een kwestie van afwegen tussen reistijd en veiligheid, maar van onderzoek van alle facetten die hier meespelen. De provincie Gelderland beheert in totaal ca. 1.200 kilometer weg: grotendeels gebiedsontsluitingswegen (GOW) met 80 km/u buiten de bebouwde kom. In principe is 80 km/u, in combinatie met een veilige inrichting van weg en berm, het streefbeeld voor dergelijke wegen. Deze maken deel uit van een netwerkstructuur met een bepaalde doorstroming. Alleen als dit redelijkerwijs niet haalbaar is, komen alternatieve maatregelen in beeld. Een keuze hierin kan pas gemaakt worden na een gedetailleerde uitwerking en beoordeling van zowel een 80km-variant als een 60km-variant. In dit geval wordt in 2 van de 4 scenario's uitgegaan van 60km/u.
	3	3 Hoe willen jullie een breder fietspad creëren zonder de laanbomen weg te halen en zonder omwonende grond te onteigenen?	Het huidige fietspad langs de provinciale weg tussen Gorssel en Eefde is ongeveer 3 meter breed. De breedte van een eventueel nieuw fietspad varieert, afhankelijk van het gekozen scenario, van 3,5 tot 4 meter met daarnaast een berm van 0,5 tot 1,0 meter. Om begripsverwarring te voorkomen: Wij zien de bomen die direct aan de weg (dus tussen weg en fietspad) staan als 'laanbomen'. Of deze kunnen blijven staan hangt vrijwel geheel af van de keuze tussen een verbeterde weginrichting met 80 of 60 km/u. Hoeveel bomen aan de woningzijde (dus tussen de woningen en het fietspad) gehandhaafd kunnen blijven, hangt af van de tracékeuze van de Hoogwaardige Fietsroute F348, en voor de consequenties die deze keuze heeft voor de breedte van het fietspad langs de N348. Hoe breder het fietspad wordt, hoe meer bomen hiervoor zouden moeten wijken. Met de kennis van nu lijkt het er op dat iedere vorm van verbreding op 1 of meerdere locaties ten koste zou gaan van 1 of meerdere bomen. Wat betreft verwerving van particuliere gronden; bij de scenario's met GOW80 en/of F348 langs de provinciale weg zou hiervan op enkele locaties sprake kunnen zijn. Of dit werkelijk het geval blijkt hangt af van de lokale inpassing.
	4	4 Hoe willen jullie omgaan met het op- en afrijden van de erven? Hoe kan dat voor iedereen veilig? Je staat nu al vaak stil op de weg voordat je kunt afslaan. Dat is voor iedereen nu al levensgevaarlijk en zal alleen maar gevaarlijker worden als er meer (snelle) fietsers gebruik maken van het fietspad (wat ik in de basis zeker achter sta; meer fietsers).	De gebruikers van een hoogwaardige fietsroute langs de provinciale weg zijn niet allemaal snelle(re) fietsers, maar hun aandeel zal zeker toenemen, waarbij ook sprake zal zijn van meer inhaalbewegingen. Dit is meegenomen bij de beoordeling van de verschillende scenario's waarin deze variant voorkomt. Een lagere snelheid en aangepaste wegbreedte op de provinciale weg kunnen bijdragen aan de vermindering van gevaarlijk situaties bij afslaand verkeer. Daarnaast zoeken we naar oplossingen bij de in- en uitritten zelf, door aanwonenden daar specifiek over te bevragen. Te denken valt bijvoorbeeld aan aanpassen van de begroeiing of het creëren van een strook zonder begroeiing, of het bundelen van uitritten zodat het aantal ontmoetingspunten tussen auto- en fietsverkeer afneemt. Wel willen we realistisch zijn qua verwachtingen: Er zullen altijd veel fietsers langs de N348 blijven rijden, en het fietspad zal altijd de uitritten kruisen.
	5	5 Waarom moeten we als omwonende vertrouwen hebben in een goede afloop? We worden al jaren aan het lijntje gehouden. Een paar jaar geleden is er bijvoorbeeld een brief gestuurd die is ondertekend door 80 aanwonenden. Daar is niks(!) op vernomen. De ongelukken blijven wel. Ook is de test van 60 km-u van een half jaar (totaal 0 ongelukken) zo van tafel geveegd. Hoe kan dat?	Wij begrijpen dat u op basis van tijdsverloop en historie terughoudend kunt staan tegenover het proces en de mogelijke uitkomsten. De nu lopende consultatie voor aanwonenden N348 geeft de betrokkenen inzicht in de benadering, het onderzoek en de voorlopige beoordeling van de meest logische scenario's, waaronder scenario's met een maximumsnelheid van 60 km/u. De 60km-pilot leverde belangrijke informatie op, die we nu gebruiken bij het optimaliseren en beoordelen van deze variant. Ook stellen we dat het behoud van de huidige situatie geen reëel scenario is, gezien het verkeersveiligheidsrisico. Wij stellen hierbij uitdrukkelijk de vraag of we in onze aanpak compleet zijn, hoe u tegen de beoordeling aankijkt en of er nog andere invalshoeken zijn. Mogelijk draagt dit bij aan herstel of toename van het vertrouwen van aanwonenden.
2	6	6 Iedereen is het eens dat inhalen op de N348 naast verboden ook onwenselijk is en zorgt voor heel gevaarlijke situaties. Borden plaatsen helpt niet, misschien wel bij mensen die opletten maar de echte gevaarlijke scheurneuzen hebben geen boodschap aan borden. op andere stukken op de N348 zijn verhogingen aangebracht op de middellijn om inhalen op snelheid onmogelijk te maken. Waarom wordt dit op het stuk van rotonde eefde tot quatre bras niet gewoon toegepast? Er kan toch niks tegen zijn.	De 60km-scenario's bevatten ook een fysieke scheiding van de beide rijrichtingen, onder andere om het gedrag dat u beschrijft te ontmoedigen. Bij de uitdetaillering moet wel rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van inritten en met de passeerbaarheid door hulpdiensten. Daarin wijkt de vormgeving af van de rijrichtingsscheiding in Gorssel waar u naar verwijst.
	7	7 De GOW wordt voor een heel groot deel al onderbroken in Gorssel. Hoe valt dit te rijmen met dat de eerste 5 km vanaf rotonde Eefde op hoge snelheid zou moeten blijven.	Het wegvak in Gorssel is gelegen binnen de bebouwde kom, wat voor gebiedsontsluitingswegen vrijwel automatisch een maximumsnelheid van 50km/u betekent. Dat neemt niet weg dat we voor het gehele wegvak Deventer - Zutphen streven naar een geloofwaardige en logische combinatie van inrichting en maximumsnelheid.
	8	8 hoe is het mogelijk dat een ontwerpkeuze waarin alle bomen gekapt moeten worden serieus meegenomen wordt als mogelijke variant?	Een belangrijke keuze voor de inrichting van de weg is handhaving van de bestaande snelheid of verlaging daarvan tot 60 km/u. Zoals in antwoord op vraag 2 aangegeven, zou 60km/u op een weg met een dergelijke functie en gebruik een duidelijke afwijking zijn van ons streefbeeld voor dergelijke wegen. Om de gevolgen daarvan goed te kunnen beoordelen is ook de variant meegenomen waarin de snelheid gelijk blijft (80 km/u), met aanpassing van de weginrichting om de veiligheid te verbeteren. In dat scenario zal bomenkap onvermijdelijk zijn. Dit inzicht draagt bij aan het maken van de uiteindelijke keuze.
	9	9 Aan de "niet fietspad" kant is geen dubbele bomenrij, dit geeft een heel verkeerd beeld in de animatie	Het fietspad langs de provinciale weg ligt aan de oostkant. Zowel aan de oostkant als aan de westkant, waar geen fietspad is of komt, zijn in de animatie van het wegprofiel bomen ingetekend. Eveneens is aan beide zijden de erfgrens aangegeven, door middel van een blauw vlaggetje. Bomen die tussen de woning en dit vlaggetje staan, behoren dus niet tot de bomen langs de weg, maar zijn particuliere bomen. Hier is niet persé sprake van een rij bomen, het kan ook om een individueel exemplaar gaan.
	10	10 Kan er duidelijk uitgelegd worden welk "probleem" er nu eigenlijk opgelost gaat worden met de f348. Wat voldoet er niet aan het huidige fietspad? In alle varianten, met uitzondering van de rigoreuze bomenkap variant, blijven fietsers gebruikmaken van beide routes.	Een fietspad F348 tussen Deventer en Zutphen draagt bij aan duurzaamheidsdoelstellingen, verbetert het comfort voor de grote aantallen doorgaande fietsers op deze verbinding en voorziet in de ontbrekende schakel in een regionaal netwerk van hoogwaardige fietsroutes. Een verschuiving van de ene naar de andere fietsroute zal zich inderdaad in beperkte mate voordoen, omdat fietsers afhankelijk van hun bestemming hun hoofdroute kiezen. Dit hebben we uitgebreid onderzocht. Zowel de inrichting van de weg door het buitengebied (geen vrijliggend fietspad, meerdere kruisingen) als de uitvoering van het huidige fietspad langs de provinciale weg (breedte 3 meter, tweerichtingsverkeer) kent duidelijke verbeterpunten. Bij de keuze van aanpak speelt dan mede een rol welke route als hoofdroute moet worden gezien.
	11	11 een verzoek om alle gestelde vragen letterlijk over te nemen en niet te herschrijven. Zo blijft voor iedereen duidelijk dat zijn/haar vraag vermeldt/beantwoord wordt en houden we ook volledige transparantie.	Wij nemen alle vragen letterlijk over. Wel zorgen we er uit privacyoverwegingen voor dat deze niet door anderen herleid kunnen worden naar de afzender.
3	12	12 Goedenavond, moet er bij de verbreding van het fietspad, woningen worden gesloopt?	Bij de scenario's met 80 km/u zou dat in een enkel geval aan de orde kunnen zijn, vanwege de benodigde weg- en bermbreedte in combinatie met voldoende ruimte voor het fietspad. Wij zullen altijd proberen om dat middels lokale optimalisaties (bijvoorbeeld uitbuiging of versmalling) te voorkomen, als daarmee de kwaliteit van de verkeersverbinding acceptabel blijft.
4	13	13 Bij de herinrichting kruising Quarte Bras is een keerwand aan de oostzijde geplaatst. Hierdoor kun je met de auto komende van de Flierderweg niet links het fiestpad op kijken zonder met de neus van de auto op het fietspad te staan, kan deze onvolkomenheid niet opkorte termijn worden aangepast. Dit maakt het voor de fiesters een stukje veiliger.	Dit punt is ons bekend. In het kader van nazorg van de reconstructie van de kruising met de Quatre Brasweg bekijken we momenteel de mogelijkheden om het zicht hier te verbeteren.
	14	14 De pilot van 60 was een succes, als aanwonende kun je de snelheid veel beter inschatten, en ook geluid overlast was een grote verbetering, met 80 hou je het inschatten van snelheid en zeker geluid overlast blijft te groot.	Deze opvattingen nemen we mee als reactie op onze consultatievraag over de voorkeur voor scenario's.
	15	15 De afgebeelde middengeleider ligt ook in de bebouwde kom Gorssel, dit functioneert toch prima, kun dat op deze wijze doortrekken?	Bij de uitdetaillering wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid van inritten en met de passeerbaarheid door hulpdiensten. Daarin wijkt de vormgeving af van de rijrichtingsscheiding in Gorssel waar u naar verwijst. Het achterliggende doel is echter gelijk; het stimuleren van lagere snelheden en het ontmoedigen van inhaalmanoeuvres.

Nummer respondent	Vraag-nummer	Input	Antwoord
	5	16	Waarom kunnen we niet per direct terug naar 60km/h? Iedereen erkent dat er een veiligheid probleem is. Nu terug naar 60km/h lost een groot deel van de veiligheid problemen op en geeft alle tijd en rust om het huidige proces te doorlopen.
		17	Hoe wordt het fietspad ter hoogte van de nieuwe parallelweg ingericht? Vorig jaar is er een nieuwe parallelweg gerealiseerd. Hoe komt hier het snelfietspad langs of op?
		18	Wanneer komt de provincie de inrichting van deze nieuwe parallelweg afmaken?
		19	Waarom wordt de gehele n348 tussen Eefde Gorssel niet aangemerkt als bebouwde kom en dus 50km/h? Dan kan er een standaard oplossing toegepast worden. De rondweg n348 Zutphen heeft geen erfaansluitingen en huizen en daar kan de bebouwde kom wel
		20	Waarom is het erg om de combiroute te realiseren waarbij we nu weten dat het aantal fietsers verspreid wordt? Die verspreiding is toch een pluspunt?
		21	Is er onderzocht wat de nadelen zijn als er geen snelfietspad komt?
6		22	Als er snelfiets fietspad moet komen.. gebeuren er dan niet nog meer ongelukken op het fietspad zelf door afslaande fietsers? En als het een snelfiets-fietspad moet worden hoe voorkom je ongelukken tussen de fietsers als de snelheid zo verschillend ligt?
		23	Aan welke voorwaarden moet zo'n snelfiets fietspad voldoen? Kom er een scheiding tussen de verschillende richtingen bijv?
		24	De N348 is ook erf-ontsluitingsweg!!
		25	Weg rond polbeek heeft helemaal geen huizen aan de weg maar wel 50!
		26	Heeft de onveilige kruising bij de Chinees ook te maken met dat mensen de oversteek niet nemen en daardoor niet door buitengebied rijden?
		27	De onveiligheid op de mettrayweg, sommige stukken heel smal, nodigt ook veel fietsers niet uit. Als je het belang omdraait, meer fietserbelang minder autobelang, is er ook kans dat meer fietser de Mettrayweg nemen?
		28	Als de weg wordt aangepakt worden dan de passeerhavens voor landbouwverkeer ook weggehaald?
7		29	Waarom wordt dit nu zo uitvoerig aangezet? Ook bij de eerdere discussies over 60 of 80 km ging het niet echt over veiligheid of wat anders, alleen maar over automobilisten die op dit stukje van nog geen 3 km per se 80 km wilden blijven zitten en een politie die t niet zitten te handhaven. M.a.w., als we de snelheid met een kwart verlagen winnen we allemaal aan veiligheid, hoeven er geen bomen om en doen ontevreden automobilisten mss hooguit 1,5 minuut langer over dit mini-stukje. Kortom, die 80 km variant niet meer uitzoeken maar gewoon afvoeren. Resteren 2 scenario's. M vd Heide
8		30	Hallo is er ook nagedacht over de parallelweg die hier onlangs is neergelegd en wat betekent dat voor de F348?
		31	Bomen zijn misschien 'potentieel gevaar' voor auto's, maar wel extra veiligheid voor fietsers
		32	Die andere boom staat in de tuin van aanwonenden ☺
		33	Zijn alle doelgroepen die gebruikmaken van het fietspad bekend?
9		34	Is de F348 doortrekken door Eefde ook nog een optie? Bij de rotonde bij Eefde rechtdoor richting Eefde
		35	Bij GOW 80 sober pluspunt 'kansen voor ecologie en landschap buitengebied'????? Lijkt me juist een minpunt. Zie minpunten

Nummer respondent	Vraag-nummer	Input	Antwoord
	36	De toeristische fietser hoeft volgens mij geen hoogwaardig fietspad. De scholier en de forens wel. Pleit voor tracé langs n348.	Dat klopt; Hoogwaardige Fietsroutes worden op de eerste plaats voor woon-werkverkeer en schoolgaande fietsers gerealiseerd. Tellingen wijzen uit dat deze van beide routes veel gebruik maken (maar van de N348-route meer dan van de route door het landelijke gebied).
	37	Hoe sluit de F348 thv rotonde aan op de rondweg eefde richting nieuwe brug over Twentekanaal? (ivm 'oversteek' thv caravancentrum)	Zie ook het antwoord op vraag 34. In de beoordeelde scenario's loopt er niet langer een fietspad langs de rondweg Eefde tussen de rotonde bij Enkzicht en de Mettrayweg. Onze fietsprognose wijst uit dat slechts zeer weinig fietsers hiervan gebruik zouden maken bij een Hoogwaardige fietsroute langs de provinciale weg. Die zou dus in verhouding een heel hoge investering vergen.
	38	Beetje of topic, maar ik zie graag de bushalte terug thv caravancentrum,	Op het detailniveau van haltelocaties is de verkenning nog niet aanbeland.
10	39	Netwerk heeft diverse tracés met verschillende snelheden. 50 km in Zutphen. Hoeveel huizen staan in Gorssel langs de weg waar nu bebouwde kom gemaakt is? Volgens mij NUL	Er staat een enkele woning, die rechtstreeks op de provinciale weg aantakt. Zie ook het antwoord op vraag 19.
	40	Als je bij F348 uitgaat van fietsers die van Deventer naar Zutphen gaan en die route is veilig en snel kunnen aantallen toch gaan schuiven.	Fietsers van/naar Zutphen laten hun routekeuze vrijwel geheel afhangen van hun herkomst/bestemming in Zutphen. Voor fietsers die via de N348 en door Eefde rijden zal de route door het buitengebied in vrijwel alle gevallen een te grote omweg vormen, hoe aantrekkelijk en veilig deze ook wordt vormgegeven. Hetzelfde geldt - maar dan andersom - voor fietsers die nu via het buitengebied rijden. Verschuivingen van groepen fietsers zullen in ieder scenario dus maar in beperkte mate optreden.
11	41	Ook wanneer de F348 langs de N348 komt blijven er nog grote aantallen fiesters de route door het buitengebied rijden.in de toekomst zeker meer als deze route aantrekkelijker en veiliger wordt voor fietsers.	Dat klopt maar ten dele. Zie ook het antwoord op vraag 40.
12	42	En niet te vergeten de oversteekbaarheid van de bewoners van de westkant. Mijn schoolgaande kinderen moeten dagelijks in de spits oversteken en dat duurt soms minutenlang voordat er een veilig gaatje is om voldoende tijd te krijgen over te steken.	Wij kijken naar de bereikbaarheid van alle woningen aan de N348, zowel aan de west- als oostzijde van de weg. De bereikbaarheid per fiets wordt hierbij apart beschouwd.
	43	Gow 60 variant. Blijven dan de bomen aan beide zijden ingepast?	Wij gaan ervan uit dat - vanuit het thema verkeer geredeneerd - het overgrote deel van de bomen gehandhaafd kan blijven in de 60km-variant. Onder omstandigheden kan het voorkomen dat in de uitwerking en realisatie toch effecten optreden, bij voorbeeld omdat het wortelstelsel wordt aangetast.
	44	Is er nog een ander fietstracé Eefde -Gorssel oostelijk in buitengebied te bedenken? Bijvoorbeeld via coop Eefde -zwembad Gorssel -naar kom Gorssel?? Dan wellicht aantrekkelijker voor fietsers uit Eefde.	Het gaat om de route via de Lindeboomweg. We zien dat ook in de huidige situatie al veel fietsers van deze route gebruik maken, maar vooral voor lokaal gebruik tussen Eefde en Gorssel-Oost. Voor de regionale fietsverbinding tussen Zutphen en Deventer zou deze route een te grote omweg betekenen. De route langs de provinciale weg is qua afstand het kortst en daarom qua reistijd het meest gunstig voor fietsers.
	45	Spreiding fietsbewegingen is idd goed!	Zie het antwoord op vraag 20.
	46	Wil ook graag inzichtelijk krijgen welke bomen toch nog moeten wijken bij keuze Fietsroute langs N348	Dit hebben we op dit moment nog niet op het niveau van individuele bomen kunnen bepalen. Dit is wel nodig om hierover uitsluitel te kunnen geven, ook omdat er in het kader van de verkenning ook naar de groeiplaats, vitaliteit e.d. van de bomen wordt gekeken.
	47	En tekeningen? Dan kunnen we de consequenties verbonden aan de verschillende varianten beter zien. Ik bedoel bij 60 en fietsroute langs n348	De ontwerpen zijn op systeemniveau opgesteld, om in dit stadium een voorlopige beoordeling te kunnen maken en delen. De tekeningen bevatten op dit moment nog niet het detailniveau om op lokaal niveau de consequenties te kunnen zien. Zie ook het antwoord op vraag 46.
	48	Ja heel graag zsm weghalen die landbouwverkeerhavens!! Want dat levert extra onveiligheid op bij stilstaan op weg om af te slaan naar woning dat achterliggende auto’rechts langs je gaan passeren en de auto’s met steeds hardere snelheid achterop komen rijden.,	Zie het antwoord op vraag 28.
13	49	Ik snap het probleem niet Tijdens de 60 km proef is er geen één ongeluk gebeurd Het was net weer 80 en het was gelijk weer mis De weg moet gewoon weer 60 km worden Een mensenleven is het belangrijkste van alles	We begrijpen uw oproep. Zie ook het antwoord op vraag 2. Wat we daaraan nog willen toevoegen: De 60km-pilot leverde inderdaad bruikbare resultaten op, maar deze moeten we wel met enige terughoudendheid beoordelen. Wat betreft aantallen ongevallen: normaal wordt over een periode van 5 jaar naar het aantal ongevallen gekeken om daar enigszins betrouwbare uitspraken over te doen. De duur van de pilot komt neer op 10% van die 5 jaar. Daarnaast bleek uit de evaluatie dat de snelheid in de avond- en nachtelijke uren nog wel structureel werd overschreden. Deze nuances doen niet af aan het feit dat de uitkomst voldoende positief was om een verlaagde maximumsnelheid in de huidige verkenning mee te nemen. Binnen de 60km-scenario's hebben we, met input van de pilot-resultaten, maatregelen toegevoegd om automobilisten te stimuleren om zich niet alleen overdag maar ook 's avonds en 's nachts aan de maximumsnelheid te houden.
14	50	Waaronder wordt er, los van alle opties die nu gewogen worden, niet structureel op snelheid/inhalen gehandhaafd? Het zou wel al veel voor de veiligheid en geluidsoverlast doen, waardoor de 80 scenario’s (niet mijn voorkeur!) minder negatief zij. Het effect zou wellicht zo groot zijn dat je dit niet alleen meer als verantwoordelijkheid van de politie moet zien, maar ook een middel wat de provincie kan inzetten (wat vast minder kost dan diverse scenario’s). Wat ik eigenlijk bedoel: het zou een ondersteunende maatregel kunnen zijn mbt verkeersveiligheid. Dank voor de presentatie en de reactie.	Wij begrijpen deze vraag. Handhaving van verkeersgedrag, waaronder snelheid, is een bevoegdheid van de politie. Hier hebben wij in beperkte mate invloed op. Wij zijn als overheidsinstantie niet bevoegd om te handhaven op verkeersgedrag, zelfs niet op onze eigen wegen. De politie is wel betrokken bij dit project en kent de zorgen. Daarnaast betekent het feit dat structurele handhaving nodig zou zijn blijkbaar dat de weginrichting niet voldoende het gewenste verkeersgedrag stimuleert. Wij ontwerpen scenario's die dat juist wel zoveel mogelijk doen, zodat structurele handhaving in de vorm van politieoptreden zo min mogelijk nodig is.