



## Reactienota inloopavond 21 mei 2019 N339 Epse - Harfsen - Laren

### **Veilige fietsroute**

We onderzoeken de feiten en aspecten van een veilige fietsroute tussen Epse en Harfsen, mede naar aanleiding van de reacties op de inloopavond. We gaan uit van verschillende varianten zoals een vrijliggend fietspad naast de N339 en een fietsroute over de Oude Larenseweg. We kijken daarbij bijvoorbeeld naar het huidig en toekomstig gebruik, de impact op de omgeving, de mate van draagvlak en de kosten. Wij bespreken de opzet en de uitkomsten van dit onderzoek ook met de omgeving. Zo krijgen we de relevante aspecten voor de omgeving ook goed in beeld. Aansluitend vragen wij ons bestuur een besluit te nemen over de wenselijkheid, noodzaak en haalbaarheid van een de verschillende mogelijkheden. Wij informeren u over het onderzoek via e-mail, de website [www.gelderland.nl/N339](http://www.gelderland.nl/N339) en via de media. Het weggedeelte tussen Epse en Harfsen heeft veel zijwegen en uitritten. Het veilig inrichten van de weg met een maximum snelheid van 80 km/u is niet haalbaar. Hiervoor moeten we de rijbanen en de bermen breder maken. Dat heeft nog meer impact op de omgeving en we moeten meer bomen kappen. Bovendien is de N339 geen belangrijke ontsluitingsweg, maar een zogenaamde erftoegangsweg. Bij een erftoegangsweg past een snelheid van 60km/u. Wij onderzoeken daarom niet verder wat de mogelijkheden zijn voor den 80 km/u variant.

De 'oude situatie' met een fietsstrook aan één kant waarop fietsers fysiek niet veilig gescheiden waren van het gemotoriseerde verkeer is volgens de huidige normen en richtlijnen en met het huidige verkeersbeeld niet meer toepasbaar.

### **Plateaus en wegversmallingen**

Het verhogen van de bestaande plateaus en het toevoegen van wegversmallingen is nodig om de maximum snelheid van 60 km/h af te dwingen. De politie denkt alleen na over (structurele) snelheidscontroles als de weginrichting past bij de maximum snelheid. Dat is nu op de N339 niet voldoende het geval. Daarom passen we de inrichting van de weg opnieuw aan.

In het ontwerp hebben we twee wegversmallingen/slingers opgenomen. Wij hebben daarbij rekening gehouden met de locaties waarvan wij verwachten dat ze het meeste effect hebben.

Verkeer heeft soms moeite met het waarnemen van slingers die voorzien zijn van bloembakken. Zeker met een snelheid van 60 km/u. We maken daarom geen bloembakken, maar geven de slingers wel vorm met beplanting, verkeersborden en verlichting om ze goed waarneembaar te maken.

Wij hebben gekeken naar een geschikte locatie voor de wegversmallingen. De hoogste snelheden worden gemeten op de lange rechtstanden waar nu nog geen snelheidsremmende maatregelen zijn. De Schapendijk ligt midden in een lang recht stuk. Daarom is dit een geschikte locatie voor een wegversmalling. Dat geldt ook voor de locatie bij de Joppelaan. De wegversmalling helpt hier om de snelheid te verlagen bij de kruising Joppelaan/Bathmenseweg. Bij het bepalen van de definitieve locaties houden we rekening met de woningen in de buurt.

De wegversmalling is ook toegepast op de N312, die qua verkeersintensiteit vergelijkbaar is met de N339. Hier is de V85 (snelheid die niet overschreden wordt door 85% van de weggebruikers) gedaald van 80 km/u naar 70 km/u. Omdat de verkeersintensiteit op de N339 redelijk laag is, verwachten we geen doorstromingsproblemen. Op de N312 is de doorstroming ook geen probleem.

Het doorrekenen van de gevolgen voor het milieu is erg lastig. Afremmen en optrekken zorgt voor meer uitstoot. Zonder snelheidsremmende maatregelen rijdt het verkeer harder, dat zorgt ook voor meer uitstoot. Wij verwachten dat het effect van de verhoogde plateaus en de wegversmallingen op de N339 verwaarloosbaar is.

Wij verwachten niet dat de wegversmallingen voor meer onveilige situaties voor fietsers zorgen. Door de aangepaste inrichting van de weg, wordt duidelijker aan de bestuurder dat de fietser meer ruimte krijgt. Daarom verwachten wij dat deze aanpassing zorgt voor lagere snelheden, samen met de rest van de maatregelen. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid van alle weggebruikers.

#### **Maximum snelheid 30 km/u**

Een maximum snelheid van 30 km/uur is volgens de normen en richtlijnen niet mogelijk op een provinciale weg buiten de bebouwde kom. De toegestane snelheid op de N339 is maximaal 60 km/u. De huidige weginrichting past niet helemaal bij deze maximum snelheid. Daarom passen we de inrichting van de weg aan.

#### **Inhaalverbod op het kruispunt Lendenweg**

Inhalen op een (gelijkwaardig) kruispunt is erg onverstandig, maar niet verboden tenzij er een inhaalverbod geldt. Voor het instellen van een inhaalverbod moet een duidelijke aanleiding zijn. Uit de ongevallen registratie (van de politie) blijkt dat er geen ongevallen als gevolg van een inhaalbeweging zijn geweest op deze kruising. Daarnaast is het naleven van het inhaalverbod niet per definitie gegarandeerd. Wij verwachten daarom dat het verhogen van de plateaus en het verbeteren van het zicht op de kruispunten meer effect hebben.

#### **Inhaalverbod tussen Epse en de spoorwegovergang**

Een inhaalverbod tussen Epse en het spoor is niet zonder risico's. Op de N339 is langzaam landbouwverkeer toegestaan.

Een inhaalverbod wordt niet door iedere weggebruiker nageleefd. Hierdoor ontstaan er mogelijk gevaarlijkere situaties voor alle weggebruikers. Bijvoorbeeld door automobilisten die toch inhalen en in deze situatie meer voertuigen moeten inhalen. We verwachten dat het verhogen van de plateaus en het verbeteren van het zicht op de kruispunten meer effect heeft.

#### **Haakse aansluiten Eikeboomlaan – Oxerweg**

In het ontwerp van de trajectverkenning worden op het kruispunt N339 - Oxerweg - Eikeboomlaan twee bomen verwijderd om het zicht vanaf de zijwegen te verbeteren. Als wij de Eikeboomlaan en Oxerweg haaks aansluiten op de N339 moeten we veel meer bomen kappen, iets waar we terughoudend mee omgaan. Daarnaast moeten de naastgelegen bushaltes mogelijk verplaatst worden. Het haaks aansluiten van de zijwegen weegt niet op tegen het verwijderen van de bomen en de kosten voor het verplaatsen van de bushaltes.

#### **Toename van drukte op de Oude Larenseweg**

De snelheidsremmende maatregelen op de N339 zorgen in potentie in totaal voor een langere reistijd van 40 seconden. Wij verwachten daarom niet dat er veel verkeer uitwijkt naar de Oude Larenseweg. Als dit toch het geval is kunnen we hier maatregelen voor nemen, zodat deze route minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand gemotoriseerd verkeer.

#### **Hagen en bomen verplaatsen/verwijderen**

De hagen verlagen, verplaatsen of verwijderen en het kappen van bomen is nodig om het zicht vanaf de zijwegen op de N339 te verbeteren. Sommige hagen en bomen ontnemen nu dit zicht. Hierdoor kunnen weggebruikers op de zijwegen niet goed beoordelen of zij veilig de N339 kunnen oprijden. Dit kan onveilige situaties veroorzaken. We verlagen, verplaatsen of verwijderen een zo kort mogelijk deel van de hagen. Bovendien doen we dit alleen bij de meest gevaarlijke/kritische hagen. We kappen daarnaast alleen de bomen die direct in het zicht staan en daardoor een gevaarlijke situatie veroorzaken. Wij verwachten dat dit niet of nauwelijks zal leiden tot een snelheidsverhoging op de N339.

#### **Verkeersspiegels**

Verkeersspiegels plaatsen is een maatregel die in de meeste gevallen schijnveiligheid geeft. De positie en afstelling van een verkeersspiegel luistert zeer nauw. Bij een zachte aanraking klopt de afstelling van de spiegel al niet meer. Bovendien hebben veel verkeersdeelnemers moeite met het goed interpreteren van het beeld wat de spiegel geeft. Vaak is het voor verkeersdeelnemers onduidelijk vanuit welke kant het verkeer komt, waar het verkeer zich precies bevindt (ten opzichte van het kruispunt) en met welke snelheid het nadert. Ook is er het risico dat niet al het aanwezige verkeer in de spiegel wordt waargenomen, met name fietsers (en kleine kinderen op de fiets), zeker als ze geen verlichting voeren, zijn via een spiegel slecht waar te nemen. Het gevaar bestaat dat sommige automobilisten niet meer naar de weg en het kruispunt kijken, maar alleen in de spiegel. Verkeersspiegels zijn daarnaast vaak vies en/of beslagen waardoor verkeer in de spiegel niet of nauwelijks waargenomen kan worden. Ook zijn de spiegels vandalismegevoelig, het risico bestaat dat het beeld in de spiegel minder wordt of de afstelling niet meer klopt.

**Geluid reducerend asfalt**

Wij zijn van plan geluid reducerend asfalt te leggen tussen net voor het spoor en net voor de bocht bij de Dommerbeek (km. 2.6 tot km 3.9). Dit doen we ook vanaf het midden tussen de Plantageweg en de Heideweg tot aan de komgrens van Harfsen leggen (km 5.7 tot km 7.34).

**Bebording**

Het bestaan van veel borden kan verwarrend zijn voor bestuurders. Bovendien maakt het plaatsen van meer borden de weg niet per definitie veiliger. Daarom brengen we alleen noodzakelijke verkeersborden en wegmarkering aan. Bij de komuitgang van Epse en Harfsen brengen we nog een 60 km/u markering aan op het wegdek.