

N302; ontwerp-verkeersbesluit diverse maatregelen tussen Ermelo en Kootwijk

ZAAKNUMMER 2016-010780, D.D. 1 december 2016

Gedeputeerde Staten van Gelderland zijn van plan om een verkeersbesluit te nemen op de provinciale weg N302 tussen Ermelo en Kootwijk, kilometer 121,0 – 128,0 in de gemeenten Ermelo en Apeldoorn, omtrent het realiseren van diverse maatregelen om de verkeersveiligheid van het traject te verbeteren.

Aanleiding

De provinciale weg N302 (Flevoweg/Meervelderweg/Kootwijkerweg) vormt een verbinding tussen de provincie Flevoland, bij Harderwijk, en de rijksweg A1, bij Kootwijk. Op het traject tussen Harderwijk en Kootwijk is in het najaar van 2016 en de eerste helft van 2017 groot onderhoud gepland. Naar aanleiding van de onderhoudsplannen is een onderzoek uitgevoerd naar eventuele knelpunten op het traject, met als doel deze in voorkomende gevallen integraal aan te pakken. In dat kader worden tijdens de onderhoudswerkzaamheden diverse maatregelen getroffen op de N302, op het traject tussen Ermelo en Kootwijk (kilometer 121,0 – 128,0), om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren. Voor een aantal van de geplande maatregelen is een verkeersbesluit noodzakelijk. Als wegbeheerder van de N302 en N344 is de provincie Gelderland verplicht om voor deze maatregelen een verkeersbesluit te nemen. Het betreft maatregelen op de volgende locaties:

- N302 (Flevoweg) – De Beek: realiseren rotonde met (brom-)fietspad en ruiterspad;
- N302 (Flevoweg) – Paleisweg: aanbrengen middengeleiders en aanpassen fietspad;
- N302 (Meervelderweg) – Lageveldseweg: opheffen aansluiting, opheffen bushaltes;
- N302 (Meervelderweg) – Garderensmolenweg: opheffen aansluiting;
- N302 (Meervelderweg) – 't Rechtewegje: aanbrengen middengeleiders, (brom-)fietsoversteek, parkeerverbod (brom-)fietsen;
- N302 (Meervelderweg) tussen 't Rechtewegje en 'Fonteyn': scheiding rijrichtingen, opheffen deel (brom-)fietspad, ombouwen tot parallelweg;
- N302 (Meervelderweg) – 'Fonteyn': realiseren (brom-)fietsoversteek;
- N302 (Meervelderweg) tussen 'Fonteyn' en Einderweg: realiseren (brom-)fietspad;
- N302 (Meervelderweg) – Einderweg: opheffen aansluiting, afsluiten inritten;
- N302 (Meervelderweg) – Kampweg: afsluiten voor afslaand gemotoriseerd verkeer;
- N302 (Meervelderweg) – N344 (Amersfoortseweg): opheffen busstroken, wijzigen voorrang (brom-)fiets, realiseren (brom-)fietsoversteek;
- N302 (Kootwijkerweg) – Grevenhout: aanbrengen middengeleiders;
- N302 (Kootwijkerweg) – Caitwickerzand: wijzigen (brom-)fietsoversteek

Het totaal pakket van maatregelen op de N302 zorgt voor een verbetering van de verkeersveiligheid, doorstroming en oversteekbaarheid op het gehele traject.

Parallel aan het provinciale verkeersbesluit, zullen de gemeenten Ermelo en Apeldoorn een verkeersbesluit nemen voor de besluitplichtige maatregelen op het gemeentelijke wegennet.

Juridisch Kader

Wettelijke grondslag:

Dit besluit wordt genomen conform:

- artikel 2, lid 1, onder a Wegenverkeerswet 1994;
- artikel 15, lid 1 en 2 Wegenverkeerswet 1994;
- artikel 18, lid 1, onder b Wegenverkeerswet 1994;
- artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer;
- afdeling 3.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht;
- het Algemeen Reglement Mandaat Provincie Gelderland.

Procedure totstandkoming

Tijdens de procedure heeft overleg plaatsgevonden met de gemeenten Ermelo en Apeldoorn en met de korpschef van de politie-eenheid Oost Nederland, district Noord en Oost Gelderland.

In de ontwerpfase hebben diverse overleggen en informatiebijeenkomsten met belanghebbenden plaatsgevonden, op basis waarvan het ontwerp en het pakket van maatregelen is geoptimaliseerd.

Beleidskader

In de omgevingsvisie is opgenomen dat personen zich vlot en veilig kunnen bewegen. Hierbij wordt bij knelpunten op het gebied van wegen gekeken naar het voorkomen en benutten alvorens er nieuwe infrastructuur wordt aangelegd. Dit sluit aan op de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik. De

provincie is daarbij verantwoordelijk voor het op peil houden van en verbeteren van de kwaliteit van de bestaande wegen, waterwegen en fietspaden in provinciaal beheer. Om veilig te kunnen bewegen over de weg wordt dit volgens Duurzaam Veilig gedachte nader uitgewerkt. De essentie van het Duurzaam Veilig beleid is het voorkomen van verkeersonveiligheid. Volgens de Duurzaam Veilig-gedachte wordt een weg afgestemd en zichtbaar ingericht op het dagelijkse en gewenste gebruik van de weg, waarbij deze zorgvuldig wordt ingepast in de omgeving.

Grondbeginselen voor een Duurzaam Veilig wegennet zijn:

- het voorkomen van onbedoeld gebruik van de weg;
- het voorkomen van grote snelheids- en richtingverschillen;
- het voorkomen van onzeker gedrag bij de gebruikers van de weg.

Hiervoor dient het wegbeeld eenduidig en uniform te zijn. Dit kan slechts bereikt worden door te streven naar een beperkt aantal functies. Bij het toekennen van functies aan wegen wordt (conform het landelijk beleid) een driedeling onderkend, namelijk stromen (stroomweg), ontsluiten (gebiedsontsluitingsweg) en toegang bieden (erftoegangsweg).

De N302 heeft de functie van gebiedsontsluitingsweg. Een gebiedsontsluitingsweg voorziet in zowel het doorstromen als het uitwisselen van verkeer, maar dit wordt naar plaats gescheiden. Op de wegvakken staat doorstroming van het verkeer centraal, uitwisseling van verkeer vindt plaats op de kruispunten.

Belangenafweging

N302 (Flevoweg) – De Beek, kilometer 121,3 – 121,4

Het kruispunt N302 – De Beek is in de huidige situatie vormgegeven als een T-aansluiting, met de N302 als voorrangsweg waar De Beek aan de oostzijde op aansluit. Aan de oostzijde van de hoofdrijbaan van de N302 ligt een (brom-)fietspad voor gebruik in twee richtingen.

Aan de weg De Beek te Ermelo is het KNHS-centrum gevestigd van de Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie. In de omgeving van het centrum ligt een netwerk van paden voor ruiters, fietsers en voetgangers/wandelaars in het groengebied aan weerszijden van de N302. Ter plaatse van het kruispunt is geen (oversteek)–verbinding aanwezig tussen het (brom-)fietspad aan de oostzijde van de N302 en het netwerk van paden in het gebied aan de westzijde van de N302. De bestaande oversteek ter hoogte van kilometer 121,86 komt hierbij te vervallen.

Vanuit de KNHS bestaat de behoefte om de padenstructuur (het geheel aan fiets-/voet-/ruiter-paden in het gebied) aan te passen en de bereikbaarheid van het KNHS-centrum, en de relatie tussen de paden aan de west- en oostzijde van de N302, te verbeteren.

In dit kader wordt aan de westzijde van de N302 een zandweg met nevenliggend fietspad aangelegd, die een directe verbinding vormt tussen de bestaande padenstructuur ten westen van de N302 en het kruispunt N302 – De Beek. De zandweg wordt daarbij onderdeel van een menroute.

Voor een veilige aansluiting van de nieuwe weg/pad op het kruispunt en voor een optimale oversteekbaarheid van de N302 voor fietsers en ruiters, wordt het kruispunt N302 – De Beek uitgevoerd als rotonde. Een rotonde is een compacte, overzichtelijke kruispuntvorm waar de snelheid van het verkeer laag is. Dit bevordert de verkeersveiligheid ter plaatse.

De nieuwe westelijke tak wordt als uitritconstructie aangesloten op de rotonde, zodat verkeer dat de rotonde wil oprijden voorrang moet verlenen aan voertuigen op de rotonde. Op de overige drie aansluitende takken wordt de voorrang geregeld met verkeersborden B6 en haaiantanden, zodanig dat het verkeer op de rotonde voorrang heeft. Op deze drie takken wordt voor de rotonde een middengeleider aangebracht. Hierdoor valt de rotonde goed op en wordt het verkeer veilig van en naar de rotonde geleid. Tussen de zuidtak van de rotonde (N302) en de te realiseren westelijke tak (zandweg/fietspad) wordt een (brom-)fietspad en een ruiterspad aangebracht, met een oversteek op de zuidelijke tak. Ruiters en (brom-)fietsers kunnen hier de N302, via de te realiseren middengeleider, in twee fasen (per rijrichting) veilig oversteken. Omdat het verkeer van en naar de rotonde langzaam rijdt (in vergelijking met een kruispunt zonder rotonde) of zelfs stil staat, kan de oversteek veilig plaatsvinden. Daarbij zijn de oversteeklengtes klein, zodat de oversteekbaarheid optimaal is. Op deze wijze ontstaat voor (brom-)fietsers en ruiters een optimale verbinding tussen de terreinen van de KNHS ten oosten en ten westen van de N302.

Ten oosten van de oversteek van de N302 sluit het ruiterspad aan op een nieuw te realiseren ruiterspad als onderdeel van de aan te leggen padenstructuur rondom het KNHS-terrein. Een verkeersbesluit voor het instellen van een ruiterspad zal separaat worden genomen door de gemeente Ermelo, als wegbeheerder van het te realiseren pad aan de oostzijde van de N302.

Ten oosten van de (brom-)fietsoversteek sluit het (brom-)fietspad aan op het bestaande (brom-)fietspad parallel aan de N302. Fietsers en bromfietsers op de N302 krijgen hier voorrang op (brom-)fietsers en ruiters komend vanaf de oversteek aan de zuidzijde van de rotonde.

Op De Beek, de oosttak van de rotonde, blijft de (brom-)fietsoversteek gehandhaafd. Deze wordt ter plaatse van de rotonde iets uitgebogen. Deze bestaande oversteek en de nieuw oversteek op de zuidtak is geschikt voor gebruik in twee richtingen. Het overstekend verkeer moet hier voorrang verlenen aan voertuigen op de kruisende rijbaan, conform de richtlijnen voor rotondes buiten de bebouwde kom. Hiermee ontstaat eenheid in vorm- en regelgeving. Deze uniformiteit bevordert het gewenst rijgedrag, en daarmee de verkeersveiligheid.

N302 (Flevoweg) – Paleisweg, kilometer 122,33 – 122,55

Ter hoogte van de Paleisweg bestaat de N302 uit een hoofdrijbaan met één rijstrook per richting met aan de noordoostzijde een (brom-)fietspad voor verkeer in twee richtingen. De N302 is vormgegeven als voorrangsweg waar de Paleisweg als ondergeschikte weg op aansluit.

Fietsers die de N302 oversteken moeten in de huidige situatie de hoofdrijbaan in één keer kruisen. De oversteeklengte voor fietsers, in combinatie met de grote hoeveelheid verkeer op de N302 en de hoge snelheid, beperkt de oversteekbaarheid van de N302. Het veroorzaakt relatief lange wachttijden voor fietsers. Daarbij valt het kruispunt onvoldoende op, waardoor uitwisseling van verkeer (afslaan en oversteken N302) op dit punt tot onveilige situaties kan leiden. De onverwachte aanwezigheid van afslaand of kruisend verkeer verhoogt de kans op grote snelheidsverschillen ter plaatse van het kruispunt, met risico op ongevallen en conflicten.

Door het aanbrengen van middengeleiders op de N302, aan weerszijden van het kruispunt met de Paleisweg, verbetert de veiligheid en oversteekbaarheid. Het afslaand en kruisend gemotoriseerd verkeer kan zich tussen de middengeleiders veilig opstellen, waarbij de middengeleiders een fysieke bescherming bieden tegen het rechtdoorgaand verkeer op de N302. Tevens wordt met deze opstel-mogelijkheid, voor het afslaand verkeer, het oponthoud voor achteropkomend rechtdoorgaand verkeer op de N302 beperkt.

Verder valt door de aanwezigheid van de middengeleiders het kruispunt beter op en is het op grotere afstand herkenbaar. Dit verhoogt het attentieniveau van weggebruikers, waardoor zij beter op de situatie ter plaatse kunnen reageren en anticiperen. De middengeleiders zorgen ter plaatse van het kruispunt voor een goede geleiding van het verkeer. Dit wordt ondersteund door borden die de verplichte rijrichting (rechts) langs de middengeleider aangeven. Hiermee wordt de verkeerveiligheid verbeterd.

Ter verbetering van de oversteekbaarheid en veiligheid voor fietsers wordt een apart (onverplicht) fietspad aangebracht met een oversteekvoorziening via de te realiseren middengeleider ten noorden van het kruispunt. Hierdoor kunnen fietsers de N302 gefaseerd oversteken (per rijbaan) via de middengeleider, en gescheiden van het afslaand/overstekend gemotoriseerd verkeer dat zich tussen de middengeleiders opstelt.

De middengeleider is breed genoeg voor fietsers om zich hier, zo nodig, op te stellen. Daarbij is de oversteeklengte per rijbaan kort. Dit beperkt de wachttijd, waardoor de oversteekbaarheid verbetert. De oversteek op de noordtak van het kruispunt wordt uitgevoerd voor fietsers in twee richtingen.

Overstekende fietsers moeten voorrang verlenen aan verkeer op de kruisende rijbanen. Na de oversteek in oostelijke richting moeten fietsers, bij de aansluiting op het (brom-)fietspad parallel aan de N302, ook het verkeer op dit (brom-)fietspad voor laten gaan. Deze voorrangsregeling is herkenbaar vormgegeven (met haaiantanden), zodat onzeker en onjuist rijgedrag wordt voorkomen.

Op de Paleisweg aan de westzijde van het kruispunt wordt het bestaande (onverplichte) fietspad verwijderd en vervangen door het nieuw te realiseren (onverplicht) fietspad van/naar de oversteek van de N302. Het verkeersbesluit voor het verwijderen en aanbrengen van dit fietspad wordt door de wegbeheerder gemeente Ermelo genomen.

N302 (Meervelderweg) – Lageveldseweg, kilometer 123,7 – 123,85

Op de N302 is, nabij het kruispunt met de Lageveldseweg te Uddel, aan weerszijden van de hoofdrijbaan een bushalte aanwezig. Het betreft de halteplaatsen 'Bos en Heide':

- aan de oostzijde van de weg, ter hoogte van kilometer 123,7L;
- aan de westzijde van de weg, ter hoogte van kilometer 123,85R.

Op de N302 bij Uddel zijn op relatief korte afstand (binnen 2 kilometer) drie halteplaatsen per richting aanwezig. De bushalte 'Bos en Heide' is daarvan de middelste halteplaats. Vanwege het lage aantal in-/uitstappers bij deze halte wordt de bushalte 'Bos en Heide' voor beide richtingen opgeheven. De bushaltes 'Garderenseweg' (ten noordwesten) en 'Meerveld' (zuidoost) bieden voor reizigers een geschikt alternatief in de nabije omgeving.

Het beperken van het aantal halteplaatsen past bij de verkeersfunctie van de N302. De afstemming van functie, vormgeving en gebruik voldoet aan de essentie van Duurzaam Veilig.

De N302 is een gebiedsontsluitingsweg, waar de verkeersfunctie centraal staat. Dergelijke wegen zijn primair bedoeld om een grote hoeveelheid verkeer veilig en snel van A naar B te verplaatsen. Een belangrijke inrichtingseis daarbij is, dat het aantal aansluitingen op een gebiedsontsluitingsweg zo laag mogelijk is, zodat de uitwisseling van verkeer zoveel mogelijk wordt geconcentreerd op een beperkt aantal grotere kruispunten, die herkenbaar en veilig zijn vormgegeven. Deze afstemming van functie, vormgeving en gebruik voldoet aan de essentie van Duurzaam Veilig Verkeer.

Voor de Lageveldseweg is een geschikte alternatieve route richting N302 aanwezig, via Schoolpad / De Broekeld. De eventuele omrijafstand via deze route is beperkt. Daarmee wordt het opheffen van de aansluiting Lageveldseweg op de N302, ten behoeve van de verkeersveiligheid, acceptabel geacht.

De afsluiting houdt in dat de verharding van de Lageveldseweg ter hoogte van de N302 wordt verwijderd. De groenstrook en bestaande sloot aan de oostzijde van de N302 worden doorgetrokken, zodat een continue wegberm ontstaat. Ook de bebording en markering op het wegdek wordt aangepast. Dit geeft een duidelijk wegbeeld met goede geleiding voor het verkeer op de N302.

N302 (Meervelderweg) – Garderensemolenweg , kilometer 124,515

In het kader van het beperken van het aantal aansluitingen op een gebiedsontsluitingsweg, wordt ook de Garderensemolenweg afgesloten, ter hoogte van de N302 kilometer 124,515. Tussen de N302 en de parallel gelegen Buurtweg wordt daartoe de bestaande wegverharding van de Garderensemolenweg verwijderd en vervangen door groen. De berm en de sloot ten westen van de N302 worden hier doorgetrokken.

De aansluiting van Garderensemolenweg op de N302 wordt opgeheven voor alle verkeer. Daarmee zijn ook de twee doorsteekjes van en naar het (brom-)fietspad aan de oostzijde van de N302 niet meer nodig. Ook deze worden daarom opgeheven en vervangen door (gras)berm. Het vervallen van deze oversteeklocatie voor (brom-)fietsers, ter hoogte van de Garderense-molen-weg, waar verder geen oversteekvoorzieningen aanwezig zijn, reduceert de kans op ongevallen.

Voor het verkeer is een geschikte alternatieve (parallele) route aanwezig richting N302, via de Buurtweg. Deze sluit circa 120 meter zuidelijker aan op de N302 bij 't Rechtewegje. Daarmee is er niet of nauwelijks extra reisafstand. Tevens wordt de vormgeving van het kruispunt N302 – 't Rechtewegje aangepast om de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid te verbeteren.

N302 (Meervelderweg) – Buurtweg/'t Rechtewegje , kilometer 124,65

Ter hoogte van de kruising met 't Rechtewegje/'t Rechtewegje bestaat de N302 uit een hoofdrijbaan met één rijstrook per richting met aan de oostzijde een (brom-)fietspad voor verkeer in twee richtingen. De N302 is vormgegeven als voorrangsweg waar 't Rechtewegje en 't Rechtewegje als ondergeschikte wegen op aansluiten.

Aan weerszijden van de N302 is een bushalte aanwezig, waar de bus kan stoppen in een haltehaven naast de rijbaan. Voor de bus in noordelijke richting ligt de bushalte ten noorden van het kruispunt (kilometer 124,6), voor de bus richting zuiden is direct ten zuiden van het kruispunt een bushalte aanwezig (kilometer 124,7).

Rond het kruispunt zijn geen oversteekvoorzieningen of herkenbare, veilig vormgegeven looproutes richting de bushaltes aanwezig. Fietsers en voetgangers die de N302 oversteken moeten in de huidige situatie de hoofdrijbaan in één keer kruisen. De oversteeklengte, in combinatie met de grote hoeveelheid verkeer op de N302 en de hoge snelheid, beperkt de oversteekbaarheid van de N302.

Ter verbetering van de situatie op het kruispunt, wordt het kruispunt voorzien van midden-geleiders op de N302 en een oversteekvoorziening voor (brom-)fietsers. Daarmee wordt tevens de looproute naar beide bushaltes vanaf het kruispunt verbeterd.

Door het aanbrengen van middengeleiders op de N302 valt het kruispunt beter op en wordt het kruispunt herkenbaar vormgegeven. Door het aanbrengen van een (brom-)fietspad met oversteekvoorziening via de middengeleider ten noorden van het kruispunt kunnen fietsers en bromfietsers veilig en per rijbaan de N302 oversteken. Ook voetgangers kunnen veilig van deze oversteekvoorziening gebruik maken. Voor (brom-)fietsers vanaf 't Rechtewegje kan de oversteek op de noordtak veilig worden bereikt. Op 'de Buurtweg wordt vóór de aansluiting op de N302 een wegverhoging / plateau aangebracht. Op dit plateau sluit het (brom-)fietspad van/naar de oversteek op de N302 aan. (brom-)fietsers vanaf Buurtweg die de N302 willen oversteken, kunnen op het plateau 'Buurtweg oversteken om de (brom-)fiets-verbinding richting de oversteek op N302 te bereiken. Het te realiseren plateau zorgt ter plaatse voor lagere snelheden en voor attentieverhoging bij weggebruikers. Dit bevordert de verkeersveiligheid.

Voor de bereikbaarheid van de bushalte ten zuiden van het kruispunt wordt vanaf de Buurtweg tot aan de bushalte een verhard pad aangelegd. Voor een vrije doorgang op deze looproute wordt ter hoogte van het plateau een verbod ingesteld voor het plaatsen van fietsen en bromfietsen op het pad. Hiermee wordt de bruikbaarheid van de weg gewaarborgd.

N302 (Meervelderweg), tussen 't Rechtewegje en uitweg Fonteyn , kilometer 124,66 – 124,93

Op het wegvak van de N302 tussen de aansluitingen van Buurtweg/'t Rechtewegje en 'Fonteyn' wordt de vormgeving afgestemd op de functie en het gebruik van de weg. Daarbij worden beide rijrichtingen op dit wegvak fysiek gescheiden door een middengeleider. Deze middengeleider vormt tevens de inleiding naar de -in elkaars verlengde liggende- linksafvakken op beide aansluitingen. Met de aanwezigheid van de middengeleider wordt inhalen fysiek onmogelijk gemaakt. De combinatie van inhaalmanoeuvres en voorsortierend / afslaand verkeer wordt hiermee voorkomen. Dit beperkt de kans op onveilige situaties. Bij de huidige vormgeving sluiten op het wegvak enkele uitritten rechtstreeks aan op de hoofdrijbaan van de N302. In de nieuwe situatie worden deze aangesloten op een te realiseren parallelweg aan de oostzijde van de weg. De bereikbaarheid van aanliggende percelen wordt daarmee gegarandeerd. Het verkeer van/naar deze uitritten kan via de parallelweg en de aansluiting 'Fonteyn' de hoofdrijbaan van de N302 bereiken.

Voor het realiseren van de parallelweg aan de oostzijde van de weg wordt het bestaande (brom-)fietspad over een lengte van circa 85 meter opgeheven en verbreed tot een rijbaan voor gemengd verkeer. Vanwege de korte lengte van de parallelweg en de beperkte rijbaanbreedte zijn hoge snelheden van het gemotoriseerd verkeer niet mogelijk, zodat de verkeersveiligheid wordt verzekerd.

N302 (Meervelderweg), tussen ' Fonteyn ' en Kampweg kilometer 124,96 – 125,16

In het kader van het beperken van het aantal aansluitingen op een gebiedsontsluitingsweg, worden ter hoogte van Meerveld op het traject tussen de aansluiting 'Fonteyn' tot en met de Kampweg enkele aansluitingen opgeheven. De veelheid aansluitingen op korte afstand van elkaar heeft negatieve invloed op de doorstroming en de verkeersveiligheid op de N302. In overleg met belanghebbenden worden enkele uitritten afgesloten van de hoofdrijbaan en ook de directe aansluiting van de Einderweg op de hoofdrijbaan van de N302 wordt opgeheven. De Kampweg blijft alleen aangesloten voor overstekende fietsers en bromfietzers.

Om de bereikbaarheid te garanderen worden nieuwe wegverbindingen gerealiseerd. Tussen de af te sluiten uitrit bij kilometer 125,06 en de Einderweg wordt een parallelweg aangelegd, ten westen van de N302. Aanliggende panden kunnen zo via de Einderweg en het achterliggende, gemeentelijke, wegennet (Buurtweg) de N302 bereiken.

Voor (brom-)fietsers van/naar Meerveld wordt vanaf de aansluiting 'Fonteyn' een (brom-)fietspad aan de westzijde van de N302 aangelegd, tot aan de Einderweg. Bij de Einderweg sluit het (brom-)fietspad aan, tegenover de te realiseren parallelweg. Bij de aansluiting moeten (brom-)fietsers voorrang verlenen aan het kruisend verkeer.

Direct ten zuiden van de aansluiting Fonteyn" wordt een oversteekvoorziening aangebracht, zodat fietsers en bromfietzers van/naar Meerveld de N302 veilig kunnen oversteken. Daarbij is het oversteken geconcentreerd op één locatie, wat de verkeersveiligheid bevordert.

Voor een optimale oversteekbaarheid voor (brom-)fietsers wordt de oversteekvoorziening uitgevoerd via een te realiseren middengeleider ten zuiden van het kruispunt 'Fonteyn'. Hierdoor kunnen (brom-)fietsers de N302 gefaseerd oversteken (per rijbaan). De middengeleider wordt breed genoeg uitgevoerd voor (brom-)fietsers om zich, zo nodig, in het midden op te stellen. Daarbij is de oversteeklengte per rijbaan kort. Dit beperkt de wachttijd, waardoor de oversteekbaarheid verbetert.

De oversteek wordt uitgevoerd voor (brom-)fietsers in twee richtingen. Overstekende (brom-)fietsers moeten voorrang verlenen aan verkeer op de kruisende rijbanen van de N302. Na de oversteek in oostelijke richting moeten fietsers en bromfietzers tevens voorrang verlenen aan bestuurders op het (brom-)fietspad aan de oostzijde van de weg. Deze voorrangsregeling is herkenbaar vormgegeven, zodat onzeker en onjuist rijgedrag wordt voorkomen.

In het kader van het beperken van het aantal aansluitingen op de N302 wordt het eind van de Kampweg in de nieuwe situatie ingericht als (brom-)fietspad. Gemotoriseerd verkeer van en naar de hoofdrijbaan van de N302 is op deze aansluiting dan niet meer mogelijk. Dit wordt door haaks aan te leggen bocht-beschermingsbanden fysiek onmogelijk gemaakt. Het tegengaan van afslaand verkeer op het kruispunt verbetert de doorstroming en veiligheid op de N302.

Vanuit de Kampweg mogen in de nieuwe situatie enkel (brom-)fietsers de N302 oversteken. De voorrangsregeling bij de aansluiting op het (brom-)fietspad ten oosten van de N302 wordt daarbij gewijzigd. Gelijk aan de hoofdrijbaan wordt het parallelle (brom-)fietspad in de voorrang uitgevoerd. (brom-)fietsers vanaf de Kampweg moet hier voorrang verlenen aan het kruisend verkeer. Aanliggende panden van de Kampweg kunnen via het achterliggende, het gemeentelijke, wegennet (Buurtweg) de N302 bereiken.

N302 (Meervelderweg) – N344 (Amersfoortseweg), kilometer 126,14 – 126,23

De rotonde op het kruispunt N302 – Amersfoortseweg (N344) wordt verruimd om de doorstroming te verbeteren. Door een rotonde met een grotere diameter toe te passen kan het verkeer vlotter worden afgewikkeld. Dit komt de tevens de verkeersveiligheid ten goede.

Op de oostak van de rotonde (N344) is in de huidige situatie in beide richtingen een korte busstrook aanwezig. Deze busstroken sluiten rechtstreeks aan op de rotonde. Via deze busstroken kunnen lijnbussen van/naar de ter plaatse aanwezige bushaltes rijden.

In de nieuwe situatie worden beide busstroken verwijderd en worden naast de rijbaan van de Amersfoortseweg bushalte-havens aangebracht. Daarmee ontstaat een compacter, meer overzichtelijke aansluiting ter plaatse op de rotonde. Door het verwijderen van de busstroken, sluit per rijrichting maar één rijstrook van de Amersfoortseweg aan op de rotonde. Daardoor blijft de snelheid van het verkeer beperkt. Tevens wordt de oversteekafstand per rijbaan korter, voor fietsers en bromfietzers die de Amersfoortseweg oost oversteken. Dit verhoogt de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

De voorrangsregeling bij de rotonde, tussen (brom-)fietsers onderling wordt gewijzigd, ten noorden en zuiden van de N344 (Amersfoortseweg). Fietsers en bromfietzers moeten in de nieuwe situatie na de oversteek van de Amersfoortseweg, de oosttak van de rotonde, voorrang verlenen aan (brom-)fietsers op het kruisende (brom-)fietspad. Dit wordt aangegeven met haaiantanden. Daarmee ontstaat een duidelijk aangeduide voorrangssituatie, die past bij de principes van Duurzaam Veilig.

Op de Amersfoortseweg die vanuit het westen aansluit op de rotonde (gemeentelijke weg) wordt een nieuwe eenrichting bereden (brom-)fiets-oversteek gerealiseerd, met toeleidende (brom-)fietspaden rond de rotonde. Hiermee ontstaat voor omwonenden een betere verbinding. Ook voor voetgangers ontstaat hierdoor een betere oversteekmogelijkheid rond de rotonde.

N302 (Kootwijkerweg) – Grevenhout, kilometer 126,38 – 126,62

Het kruispunt N302 – Grevenhout (nabij Vakantiepark Rabbit Hill) is vormgegeven als een T-aansluiting, met de N302 als voorrangsweg. De hoofdrijbaan van de N302 heeft ter plaatse van het kruispunt Grevenhout één rijstrook per richting. Voor linksafslaand verkeer is geen apart voorsorteervak aanwezig. Bij aanwezigheid van linksafsaand verkeer bestaat daardoor de kans op onveilige situaties, door verschillen in snelheid en richting ter plaatse van het kruispunt.

Linksafslaand verkeer op de N302 moet voorrang verlenen aan tegemoetkomend verkeer. In voorkomende gevallen moeten linksafslaande voertuigen zich in de huidige situatie opstellen op de rijstrook voor het achteropkomend rechtdoorgaand verkeer, om tegemoetkomend verkeer voor te laten gaan. Dit leidt tot grote snelheidsverschillen met het risico op ongevallen. Daarnaast veroorzaakt het afremmend/stilstaand afslaand verkeer op de N302 oponthoud voor het rechtdoorgaand verkeer, wat niet bij de verkeersfunctie van de gebiedsontsluitingsweg past.

Uit oogpunt van Duurzaam Veilig Verkeer wordt de vormgeving van het kruispunt afgestemd op de wegfunctie. Daartoe wordt een linksafvak aangebracht voor afslaand verkeer richting Grevenhout. Tevens wordt aan beide zijden van het kruispunt een middengeleider op de N302 aangebracht. Door de te realiseren middengeleiders is het kruispunt goed herkenbaar. Bovendien zorgen de middengeleiders voor een goede en veilige geleiding van het verkeer ter plaatse van het kruispunt. Dit wordt ondersteund door borden die de verplichte rijrichting (rechts) langs de middengeleiders aangeven. Dit komt de veiligheid ten goede.

Bij het aanbrengen van de middengeleiders, wordt rekening gehouden met de toegangen naar de aanliggende percelen. Deze blijven ook in de nieuwe situatie vanuit beide richtingen bereikbaar. Waar nodig wordt daartoe de middengeleider (deels) verlaagd aangebracht.

N302 (Kootwijkerweg) – Caitwickerzand , kilometer 127,87 – 127,92

Ter hoogte van het kruispunt N302 – Caitwickerzand is een in twee richtingen bereden (brom-)fiets oversteeek aanwezig ter hoogte van km 127,92. Op deze locatie moet er per rijrichting 3 rijstroken gepasseerd worden. Op het wegvak van 127,60 t/m km 129,00 wordt het aantal rijstroken verminderd en blijven er bij (brom-)fietsoversteek nog 2 rijstroken richting Harderwijk over. Om het voor (brom-)fietsers veiliger te maken zal de aanwezige (brom-)fietsoversteek verwijderd worden en komt er een nieuwe (brom-)fietsoversteek bij km 127,87. Op deze locatie wordt dan door de (brom-)fietsers in de nieuwe situatie maar 1 rijstrook per rijrichting overgestoken. In de middenberm wordt het (brom-)fietspad in een slinger gelegd zodat er meer opstelruimte beschikbaar komt. Daarnaast verminderd dit de kans om in een beweging de N302 te passeren.

Voornemen

Gedeputeerde Staten van Gelderland zijn van plan om op de provinciale weg N302, in de gemeenten Ermelo en Apeldoorn het volgende verkeersbesluit te nemen:

N302 (Flevoweg) – De Beek, kilometer 121,3 – 121,4

- I. door het verwijderen van de verkeersborden model B6 van het RVV 1990 en door het verwijderen van de haaiantanden, zoals bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990, de huidige voorrangsweg op het kruispunt hoofdrijbaan N302 – De Beek op te heffen en eerdere besluiten hierover in te trekken;
- II. door het plaatsen van verkeersborden model D1 van het RVV 1990 op het middeneiland van de te realiseren rotonde, tegenover de toeleidende wegen, een rotonde met verplichte rijrichting (linksom) in te stellen voor het gemotoriseerd verkeer;
- III. door het plaatsen van verkeersborden model D2 van het RVV 1990 op de te realiseren middengeleiders op drie aansluitende wegen van de rotonde (N302 en De Beek), een gebod in te stellen voor alle bestuurders om het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft (rechts);
- IV. door het aanbrengen van een uitritconstructie met uitritblokken op de te realiseren zandweg bij de aansluiting op de rotonde een voorrangsweg in te stellen waarbij het gemotoriseerd verkeer op de aansluitende weg voorrang moet verlenen aan bestuurders op de kruisende weg (rotonde);
- V. door het plaatsen van verkeersborden model B6 van het RVV 1990 plus het aanbrengen van haaiantanden, zoals bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990, op toeleidende wegen N302 (Flevoweg) en De Beek op de rotonde, een voorrangsweg in te stellen waarbij het gemotoriseerd verkeer op de aansluitende wegen voorrang moet verlenen aan bestuurders op de kruisende weg (rotonde);

- VI. door het plaatsen van verkeersborden model G12a van het RVV 1990 met onderbord OB505 bij de te realiseren wegverbinding tussen de zandweg en de oversteek op de N302 (oost- en zuidzijde), deze wegverbinding in te stellen als fiets-/bromfietspad voor gebruik in twee richtingen;
- VII. door het plaatsen van verkeersborden model G9 van het RVV 1990 bij de te realiseren wegverbinding tussen de zandweg en de oversteek op de N302(zuidzijde), deze wegverbinding in te stellen als ruiterpad;
- VIII. door het plaatsen van verkeersborden model B6 van het RVV 1990 en door het aanbrengen van haaiantanden, zoals bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990, op het te realiseren fiets-/bromfietspad en ruiterpad vóór de rijbanen voor het gemotoriseerd verkeer op de N302(oost- en zuidzijde), een voorrangsregeling in te stellen waarbij verkeer op het fiets/bromfietspad en ruiterpad voorrang moeten verlenen aan bestuurders op de kruisende weg;
- IX. door het aanbrengen van haaiantanden, zoals bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990 vóór het fiets-/bromfietspad ten oosten van de N302, een voorrangsregeling in te stellen waarbij (brom-)fietsers en ruiters ná de oversteek van de hoofdrijbaan voorrang moeten verlenen aan bestuurders op de kruisende weg (fiets-/bromfietspad N302);

N302 (Flevoweg) – Paleisweg, kilometer 122,33 – 122,55

- X. door het plaatsen van verkeersborden model G13 van het RVV 1990 met onderbord OB505 bij de te realiseren wegverbindingen van/naar de te realiseren fietsoversteek op de N302, deze wegverbindingen in te stellen als fietspad voor gebruik in twee richtingen;
- XI. door het plaatsen van verkeersborden model B6 van het RVV 1990 en door het aanbrengen van haaiantanden, zoals bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990, op het te realiseren fietspad, vóór de rijbanen voor het gemotoriseerd verkeer op de N302, een voorrangsregeling in te stellen waarbij verkeer op het fietspad voorrang moeten verlenen aan bestuurders op de kruisende weg;
- XII. door het aanbrengen van haaiantanden, zoals bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990 vóór het fiets-/bromfietspad ten oosten van de N302, een voorrangsregeling in te stellen waarbij fietsers ná de oversteek van de hoofdrijbaan voorrang moeten verlenen aan bestuurders op de kruisende weg (fiets-/bromfietspad N302);

N302 (Meervelderweg) nabij Lageveldseweg , kilometer 123,7 en 123,85

- XIII. door het verwijderen van verkeersbord model L3b van het RVV 1990 ter hoogte van kilometer 123,7L en 123,85R, de bushaltes 'Bos en Heide' op te heffen;

N302 (Meervelderweg) – Buurtweg/'t Rechtewegje , kilometer 124,6 – 124,7

- XIV. door het plaatsen van verkeersborden model G12a van het RVV 1990 met onderbord OB505 een (brom-)fietspad, met oversteek, in te stellen voor gebruik in twee richtingen, tussen Buurtweg en het (brom-)fietspad ten oosten van de N302, ter hoogte van kilometer 124,62;
- XV. door het plaatsen van verkeersborden model B6 van het RVV 1990 en door het aanbrengen van haaiantanden, zoals bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990, op het te realiseren (brom-)fietspad, vóór de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer, een voorrangsregeling in te stellen waarbij fietsers en bromfietsers voorrang moeten verlenen aan bestuurders op de kruisende weg op de volgende locaties:
 - a. bij de oversteek van de hoofdrijbaan N302 ter hoogte van kilometer 124,62;
 - b. bij de aansluiting op het plateau op 'de Buurtweg';
- XVI. door het plaatsen van verkeersbord model E3 van het RVV 1990 een verbod in te stellen voor het plaatsen van fietsen en bromfietsen, op het te realiseren pad richting bushalte, direct ten oosten van het plateau op 'de Buurtweg';

N302 (Meervelderweg), tussen 'Buurtweg'/'t Rechtewegje en uitweg ' Fonteyn ', kilometer 124,66 – 124,93

- XVII. door het aanbrengen van een middengeleider als fysieke scheiding van rijrichtingen, de mogelijkheid voor voertuigen om elkaar onderling in te halen op te heffen;
- XVI- door het plaatsen van verkeersborden model G12a en G12b van het RVV 1990 bij de overgang
II. van het (brom-)fietspad naar de te realiseren parallelweg, het (brom-)fietspad tussen kilometer 124,845 – 124,93 op te heffen;

N302 (Meervelderweg), tussen ' Fonteyn ' en Kampweg kilometer 124,96 – 125,16

- XIX. door het plaatsen van verkeersborden model G12a van het RVV 1990 met onderbord OB505 een (brom-)fietspad, met oversteek, in te stellen voor gebruik in twee richtingen, tussen het (brom-)fietspad ten noordoosten van de N302, ter hoogte van kilometer 124,96 en de Einderweg, kilometer 125,0, ten westen van de N302;
- XX. door het plaatsen van verkeersborden model B6 van het RVV 1990 en door het aanbrengen van haaiantanden, zoals bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990, op het te realiseren (brom-)fietspad, vóór de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer, een voorrangregeling in te stellen waarbij fietsers en bromfietsers voorrang moeten verlenen aan bestuurders op de kruisende weg op de volgende locaties:
a. bij de oversteek van de hoofdrijbaan N302 ter hoogte van kilometer 124,96;
b. bij de aansluiting op de Einderweg, ter hoogte van kilometer 125,0;
- XXI. door het aanbrengen van haaiantanden, zoals bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990 vóór het (brom-)fietspad ten oosten van de N302, een voorrangregeling in te stellen waarbij (brom-)fietsers na de oversteek van de hoofdrijbaan van de N302 voorrang moeten verlenen aan bestuurders op de kruisende weg ((brom-)fietspad N302), op de volgende locaties:
a. na de te realiseren oversteekvoorziening ter hoogte van kilometer 124,96;
b. na de oversteek vanaf de Kampweg, ter hoogte van kilometer 125,16;
- XXII. door het versmallen van de aansluiting Kampweg en het plaatsen van borden model G12a van het RVV 1990 met onderbord OB505, het aansluitende wegvak van de Kampweg aan te duiden als een in twee richtingen te berijden (brom-)fietspad en deze af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer van en naar de hoofdrijbaan van de N302;

Rotonde N302 (Meervelderweg) – N344 (Amersfoortseweg), kilometer 126,14 – 126,23

- XXI- door het verwijderen van de rijstroken met tekstmarkering LIJNBUS, zoals bedoeld in artikel 81
II. van het RVV 1990, de busstroken op de N344, direct ten oosten van de rotonde N302 – N344 op te heffen;
- XXIV. door het plaatsen van verkeersbord model G12a van het RVV 1990 bij de te realiseren wegverbindingen tussen de noordtak en de westtak van de rotonde, deze wegverbinding in te stellen als eenrichting (brom-)fietspad;
- XXV. door het plaatsen van verkeersborden model B6 van het RVV 1990 en het aanbrengen van haaiantanden zoals bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990, op het te realiseren (brom-)fietspad ten noordwesten van de rotonde, vóór de kruisende rijbaan, een voorrangregeling in te stellen waar-bij verkeer op het (brom-)fietspad voorrang moet verlenen aan bestuurders op de kruisende rijbaan, op de volgende locaties:
a. bij de oversteek van de hoofdrijbanen van de N302 (noordtak rotonde);
b. bij de oversteek van de hoofdrijbanen van de Amersfoortseweg (westtak van de rotonde);

XX- door het aanbrengen van haaiantanden, zoals bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990 vóór de VI. (brom-)fietspaden van de N344, een voorrangregeling in te stellen waarbij (brom-)fietsers na de oversteek van de hoofdrijbaan van de N344 voorrang moeten verlenen aan bestuurders op de kruisende weg ((brom-)fietspad en N344);

XX- door het verplaatsen van verkeersbord L3 van het RVV 1990, de bushaltes "Kruispunt" ten oosten VII. van de rotonde N302/N344 (noord en zuidzijde) 10 tot 30 meter naar het oosten opschuiven.

N302 (Kootwijkerweg) – Caitwickerzand , kilometer 127,87 – 127,92

XX- door het verwijderen van de aanwezige bebording en verharding en het aanbrengen van een VIII. groenstrook het bestaande (brom-)fietspad en oversteek ter hoogte van km 127,92 op te heffen.

XXX door het plaatsen van verkeersborden model G12a van het RVV 1990 met onderbord OB505 een (brom-)fietspad, met oversteek, in te stellen voor gebruik in twee richtingen, tussen het (brom-)fietspad ten oosten van de N302, ter hoogte van kilometer 127,87 en het (brom-)fietspad ten westen van de N302;

XXX door het plaatsen van verkeersborden model B6 van het RVV 1990 en door het aanbrengen van haaiantanden, zoals bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990, op het te realiseren (brom-)fietspad, vóór de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer, een voorrangregeling in te stellen waarbij fietsers en bromfietzers voorrang moeten verlenen aan bestuurders op de kruisende weg (N302):

Diverse locaties N302, afsluiting wegen

XXX door het verwijderen van de wegverharding en het aanbrengen een groenstrook (doortrekken berm N302) de aansluitingen van de volgende zijwegen en uitritten op de hoofdrijbaan van de N302 op te heffen:

- a. Lageveldseweg, kilometer 123,8;
- b. Garderensemolenweg plus fietsdoorsteken, kilometer 124,515;
- c. Einderweg en fietsdoorsteek, kilometer 125,0;
- d. Uitrit en fietsdoorsteek ter hoogte van kilometer 125,06;
- e. Uitrit ter hoogte van kilometer 125,11.

Diverse locaties N302, middengeleiders

XXX door het plaatsen van verkeersborden model D2 van het RVV 1990 op de te realiseren middengeleiders op de N302, een gebod in te stellen voor alle bestuurders om het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft (rechts), op de middengeleiders aan weerszijden van de volgende aansluitingen:

Paleisweg;

Buurtweg/'t Rechtewegje;

- a. Aansluiting 'Fonteyn';
- b. Uitrit ter hoogte van kilometer 126,13;
- c. Grevenhout (vakantiepark Rabbit Hill).

Ter inzage

De tekst van het ontwerp-verkeersbesluit is te vinden op de website van de provincie Gelderland (www.gelderland.nl/N302).

De tekst van het ontwerp-verkeersbesluit is ook te vinden op de website van de rijksoverheid (zoek.officiëlebekeendmakingen.nl->Zoek in). U kunt zaaknummer 2016-010780 dan als zoekopdracht ingeven. Tevens ligt een kopie van het ontwerp-verkeersbesluit van 15 december 2016 tot en met 26 januari 2017 ter inzage in de bibliotheek van de provincie Gelderland, locatie Marktstate, Eusebiusplein 1a, Arnhem, in het gemeentehuis van de gemeente Ermelo, Raadhuisplein 2, Ermelo en het stadhuis van de gemeente Apeldoorn, Marktplein 1, Apeldoorn.

Inbrengen zienswijzen

Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na de dag van de bekendmaking een mening in de vorm van een zienswijze bekend maken inzake punt I t/m XXXII van het voorgenomen ontwerp-verkeersbesluit.

De zienswijze kan schriftelijk of mondeling worden ingebracht.

De schriftelijke zienswijze dient te worden gezonden aan:

Gedeputeerde Staten van Gelderland
Afdeling Beheer en Onderhoud Wegen
T.a.v. de heer P. Wegdam
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

Op de enveloppe dient duidelijk "zaaknummer 2016-010780, N302; verkeersbesluit diverse maatregelen Ermelo – Kootwijk" vermeld te worden.

Voor het geven van een mondelinge reactie kunt u binnen vijf weken na de dag van bekendmaking een afspraak maken met de heer P. Wegdam, telefoon 088-880 7100.

Arnhem, 1 december 2016

Gedeputeerde Staten van Gelderland