



gemeente
putten

Analyse voorkeurstracé Zuidelijke ontsluitingsweg

september 2024

Gemeente Putten

Inhoud

1.	Inleiding	2
1.1.	Aanleiding en doel	2
1.2.	Historie	2
1.2.1.	Beleidsmatige verankering	3
1.3.	Besluitvorming	3
1.4.	Leeswijzer.....	4
2.	Aanpak	5
2.1.	Uitvoering van de opdracht	5
2.2.	Opzet onderzoeken	6
2.3.	Participatie.....	7
2.4.	Belangenafweging	9
3.	Onderzoeken.....	11
3.1.	Verkeersonderzoek	11
3.2.	Natuur en Milieu	12
3.2.1.	Natuurtoets	12
3.2.2.	Milieueffectrapportage (mer)	13
3.2.3.	Stikstof.....	13
3.3.	Agrarische bedrijfsvoering	14
3.4.	Geluid	14
3.5.	Ruimtelijke inpassing.....	15
3.5.1.	Landschap	15
3.5.2.	Archeologisch onderzoek	15
4.	Het voorkeurstracé.....	16
4.1.	Voorkeurstracé	17
4.2.	Aanvullende maatregelen.....	18
4.3.	Nadelige verkeerseffecten.....	20
4.4.	Financiën	21
4.4.1.	Aanleg	21
4.4.2.	Grondaankopen.....	23
5.	Vervolgproces	24
5.1.1.	Aanpak	24
5.1.2.	Aandachtspunten verdere uitwerking	24

1. Inleiding

Op 14 september 2023 heeft de gemeenteraad van Putten unaniem besloten dat er een voorkeurstracé voor de zuidelijke ontsluitingsweg moet komen. Daarbij heeft de gemeenteraad opdracht gegeven om doormiddel van nader onderzoek en participatie te komen tot een voorkeurstracé. Het afgelopen jaar zijn deze onderzoeken uitgevoerd en is er geparticipeerd. Deze analyse presenteert beknopt de verkregen informatie, inzichten en belangenafweging. Daarbij wordt toegelicht op welke wijze het voorkeurstracé tot stand gekomen is.

1.1. Aanleiding en doel

De gemeente Putten groeit. Ontwikkelingen als de nieuwe woonwijk Halvinkhuizen, het bedrijventerrein Henslare en het toekomstige ontwikkelperspectief voor het zuidelijk deel van Putten vragen allen om een goede en snelle aansluiting voor verkeer. Een direct gevolg daarvan is ook de wens om het centrum van Putten niet te belasten met die extra verkeersbewegingen. Zo is in de Omgevingsvisie van Putten uitdrukkelijk uitgesproken dat de zuidelijke ontsluitingsweg er moet komen; "Niet alleen vanwege de verkeersstromen, maar ook om de leefbaarheid in het dorp te verbeteren".

Een optimaal functionerende zuidelijke ontsluitingsweg moet dan ook bijdragen aan de volgende vier doelstellingen:

- Ontsluiting van de nieuwbouwwijk Halvinkhuizen
- Vergroten van de leefbaarheid van de Van Geenstraat
- Vergroten van de leefbaarheid van het dorp Putten
- Ruimte geven aan ontwikkelperspectief voor zuidelijk Putten

1.2. Historie

Sinds 1979 wordt er al gesproken over een omlegging van de provinciale N303 ten zuiden van Putten. Het onderwerp komt regelmatig terug in diverse (streek)plannen. Daarnaast is er in het verleden ook gediscussieerd over een mogelijke doortrekking van de A30, vanaf de A1 tot aan de A28. Een dergelijk voorstel (S1) bracht grote maatschappelijke weerstand teweeg. Geen nieuwe snelweg door Putten was de wens. Om verschillende redenen zijn deze plannen nooit definitief geworden. Rond de eeuwwisseling heeft het Rijk zich teruggetrokken uit deze opgave. Het is de provincie Gelderland die rond 2004 het idee opwerpt voor een omlegging van de gebiedsontsluitingsweg N303 ten zuiden van Putten naar Nulde, met een aansluiting op de N798. De aanleiding voor de studies was de overlast in de kern van Putten, vooral op de Van Geenstraat. Deze overlast werd veroorzaakt door voornamelijk doorgaand verkeer. In 2007 zijn de plannen en studies gestaakt na een besluit van Provinciale Staten van Gelderland. Dit heeft o.a. wel geresulteerd in een financiële vergoeding voor maatregelen om het verkeer beter af te wikkelen. Deze maatregelen stonden niet in verhouding met een nieuwe weg en konden de geconstateerde problemen dan ook niet oplossen voor de lange termijn.

Door verschillende ruimtelijke ontwikkelingen aan de zuid- en westkant van Putten, en als gevolg hiervan toenemende en aanhoudende verkeersproblematiek, heeft de gemeente Putten in 2009 het onderzoeksbureau DHV de opdracht gegeven om onderzoek te doen naar deze

problematiek aan de zuidflank van Putten. In deze zogenaamde zuidflankstudie is onderzocht op welke wijze de N303 ten zuiden van Putten verbonden kan worden met de N798. In 2018 is een actualisatie van de zuidflankstudie uitgevoerd. RHDHV geeft hierin meerdere varianten (ZF0 t/m ZF4). In 2021 is door Goudappel een onderzoek (Studie ontsluitingsmogelijkheden Putten Zuid d.d. 28 jan '21) uitgevoerd naar de ontsluitingsmogelijkheden voor de nieuwbouwwijk Halvinkhuizen in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan. Conclusie van dit onderzoek was: *'Een verbinding aan de zuidzijde is op basis van voornoemde punten noodzakelijk'*.

1.2.1. Beleidsmatige verankering

De zuidelijke ontsluitingsweg is beleidsmatig verankerd in de volgende documenten. Dit zijn ook de brondocumenten voor de beleidsmatige doelstellingen van de zuidelijke ontsluitingsweg zoals hierboven geformuleerd.

Ontwikkelingsvisie Halvinkhuizen (januari 2022)

'...de ontsluiting van het zuidelijke deel van Halvinkhuizen dient plaats te vinden via een zuidelijke ontsluiting'

Coalitieakkoord Putten 2023-2026 EN NU DOOR! (augustus 2022)

'We kiezen voor een ontsluitingsweg Putten-Zuid (Halvinkhuizen), die ligt tussen de Nijkerkerstraat (aansluiting Henslare) en de Voorthuizerstraat. Het eerste deel van deze ontsluitingsweg wordt nu al meegenomen in de ontwikkeling van de woonwijk Halvinkhuizen. Het tweede deel (richting de Voorthuizerstraat) zal op een later moment worden ontwikkeld. Met de regiogemeenten gaan we verkennen of er provinciale/nationale cofinanciering voor de ontsluitingsweg Putten-Zuid mogelijk is.'

GVVP Putten (6 december 2022)

'Gezien de genoemde ontwikkelingen in Putten en de nieuwe woonwijk, lijkt het dat een nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg op termijn nodig is. Hiermee worden problemen zoals bijvoorbeeld op de Voorthuizerstraat bij de rotonde Van Geenstraat (waar het verkeer nu in de avondspits soms al opstroopt), voorkomen.'

Omgevingsvisie Putten 2040 (d.d. 2 november 2023)

Het is noodzakelijk om de zuidelijke ontsluiting aan te leggen: *'Niet alleen vanwege de verkeersstromen, maar ook om de leefbaarheid in het dorp te verbeteren'*.

1.3. Besluitvorming

Naar aanleiding van bovenstaande onderzoeken is een voorstel met een voorkeursvariant (ZF3) voorgelegd aan de raad op 14 september 2023. Het voorstel luidde als volgt:

besluit:

1. in te stemmen met het hanteren van basis scenario ZF3 uit de Zuidflankstudie c.a. (2009, 2018 en 2021) voor de verbinding N798 en N303;
2. het gedeelte tussen de Nijkerkerstraat - Roosendaalseweg te concretiseren en uit te werken op de navolgende aspecten:
 - a. Verkeerskundige uitgangspunten.
 - b. Natuur en milieu.
 - c. (Agrarische) bedrijfsvoering.
 - d. Geluidcontouren.
 - e. Ruimtelijke inpassing.
 - f. Financiën;
3. op basis van de beoordeling van de betrokken aspecten inclusief de resultaten van participatie een voorstel te doen voor de nader de uit te werken voorkeursvariant;
4. voor de uitwerking van dit voorstel een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van € 360.000,-- en dit ten laste brengen van het project Zuidelijke Ontsluiting Halvinkhuizen, waarvoor de dekking is opgenomen in het coalitieakkoord 2022-2026.

De raad heeft staande de vergadering het voorstel geamendeerd:

Besluit

Het raadsbesluit als volgt te wijzigen:

- Beslispunt 1 aan te passen naar: 'Voor de verbinding tussen Nijkerkerstraat en Roosendaalseweg als basis scenario ZF3 uit de Zuidflankstudie c.a. (2009, 2018 en 2021) hanteren;'
- Als beslispunt 4 toe te voegen 'voor het traject Roosendaalseweg-Voorthuizerstraat een studie uit te voeren naar mogelijke tracés, gelegen in het gebied tussen ZF3 en ZF4 uit de huidige Zuidflankstudie'. Bij dit onderzoek alle relevante aspecten, zoals verkeer, natuur, (agrarische) bedrijfsvoering, geluid en financiën betrekken;'
- Als beslispunt 5 toe te voegen 'Uiterlijk in het 3^e kwartaal van 2024 aan de raad de uitkomsten en een voorstel voor een voorkeursvariant voor te leggen;'
- Het huidige beslispunt 4 te wijzigen in beslispunt 6 en de tekst aan te passen, waarbij het bedrag aan voorbereidingskrediet wordt aangepast van € 360.000 naar € 420.000

De hier voorliggende analyse geeft inzicht in de wijze waarop bovenstaand besluit is uitgevoerd.

1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 (Aanpak) wordt ingegaan op de wijze waarop de opdracht vanuit de raad is opgepakt. Er is onder andere ingegaan op de opzet van de verschillende onderzoeken en de daarbij gehanteerde uitgangspunten. Tevens is in dit hoofdstuk beschreven op welke wijze de vele belangen zijn afgewogen om te komen tot het voorkeurstracé. In het volgende hoofdstuk 'Onderzoeken' (3) zijn alle uitgevoerde onderzoeken kort samengevat door de doelstelling en belangrijkste conclusie(s) te benoemen. In hoofdstuk 4 is het voorkeurstracé afgebeeld. Daarbij wordt ingegaan op de aanvullende maatregelen die vereist zijn voor een optimale werking van het voorkeurstracé. In het laatste hoofdstuk (5) is kort beschreven hoe het vervolgproces eruitziet indien de gemeenteraad besluit om het voorkeurstracé uit te werken tot een definitief tracé.

2. Aanpak

De raad geeft in haar besluit een heldere uiteenzetting van de wijze waarop de voorkeursvariant tot stand moet komen. De volgende punten lichten we daaruit:

1. De raad heeft in het besluit onderscheid gemaakt tussen het eerste gedeelte van de weg (Nijkerkerstraat – Roosendaalseweg) en het tweede gedeelte (Roosendaalseweg – Voorthuizerstraat) inzake planning en duidelijkheid over de exacte ligging.
2. De raad benoemt een aantal te onderzoeken aspecten voor het tweede gedeelte: Verkeerskundige uitgangspunten, Natuur en milieu. (Agrarische) bedrijfsvoering, Geluidcontouren, Ruimtelijke inpassing, Financiën.
3. De resultaten van participatie maken onderdeel uit van de afweging voor de voorkeursvariant: 'het betrekken van de raad en de omgeving daarbij belangrijk is'.

In dit hoofdstuk is in paragraaf 2.1 toegelicht hoe de hierboven genoemde uitgangspunten zijn opgepakt. In paragraaf 2.2 is beschreven welke onderzoeken zijn uitgevoerd en welke uitgangspunten daarbij zijn gehanteerd. In paragraaf 2.3 is beschreven hoe invulling is gegeven aan de expliciete wens van de gemeenteraad om participatie een belangrijke rol te laten spelen. In paragraaf 2.4 is beschreven op welke wijze de uitkomsten van de onderzoeken en participatie zijn gewogen om het voorkeurstracé te bepalen.

2.1. Uitvoering van de opdracht

In reactie op het besluit van de raad is besloten om het gehele tracé van de zuidelijke ontsluitingsweg in één keer integraal op te pakken. Immers, indien het tweede gedeelte van het tracé (Roosendaalseweg – Voorthuizerstraat) meer richting ZF4 zou komen te liggen, dan heeft dit invloed op het gedeelte van het tracé tussen de Nijkerkerstraat en de Roosendaalseweg. De aansluiting van het eerste gedeelte van het tracé op het tweede gedeelte van het tracé moet verkeerskundig aansluitbaar zijn. Met andere woorden; geen te scherpe bochten om de snelheid en de verkeersveiligheid te kunnen garanderen. Het gevolg van deze aanpak is dat alle relevante onderzoeken betrekking hebben op het gehele onderzoeksgebied. Het gevolg van deze aanpak is ook dat er geen uitgewerkt ontwerp wordt voorgelegd, maar een voorlopig ontwerp, een voorkeurstracé, voor de gehele route.

Het zoekgebied tussen ZF3 en ZF4 is vergroot voor de onderzoeken en voor de participatie. In figuur 1 is het onderzoeksgebied geel gearceerd. Naast het onderzoeksgebied is een participatiegebied vastgesteld. Dit is het gebied in, en rondom het onderzoeksgebied. In figuur 1 is dit gebied paars gearceerd. Er is gekozen voor een vrij groot participatiegebied. Dit is van belang omdat, lopende de onderzoeken, nog geen zicht was op de exacte ligging van het tracé.



Figuur 1: Het onderzoeksgebied en participatiegebied

2.2. Opzet onderzoeken

Er is onderzoek gedaan naar de volgende thema's: stikstof, flora en fauna, archeologie, mobiliteit, geluid, agrarische bedrijfsvoering, en financiële gevolgen. Doordat de exacte ligging van het tracé onbekend was ten tijde van de onderzoeken en gezien de beperkt beschikbare tijd is gekozen voor zogeheten QuickScan-onderzoeken. QuickScan-onderzoeken zijn verkennende studies die in een relatief korte tijd worden uitgevoerd om een eerste inzicht te krijgen in de mogelijke effecten van een plan of project op de verschillende thema's. Het doel van deze QuickScan-onderzoeken is om per thema inzichtelijk te krijgen welke bijzonderheden en aandachtspunten in het onderzoeksgebied aanwezig zijn. Op basis van deze globale inzichten is het mogelijk om een voorkeurstracé te bepalen. Bij het ontwerp van het definitieve tracé is het dan wel noodzakelijk uitgebreider en intensiever onderzoek te doen. Die verdiepingsslag kan het inzicht geven dat de weg anders of niet mogelijk is in de huidige aangegeven voorkeursvariant.

Alle lopende onderzoeken beperkten zich tot het eerder aangegeven onderzoeksgebied met uitzondering van het mobiliteitsonderzoek. De verkeerskundige impact van de zuidelijke ontsluitingsweg heeft gezien het doel van de weg mogelijk ook invloed op de gehele wegenstructuur van Putten. Dit is aanleiding om de zuidelijke ontsluitingsweg in de context van de gehele wegenstructuur van Putten te plaatsen.

Voor de onderzoeken zijn de volgende randvoorwaarden gehanteerd:

- **80 km/uur:** Er is uitgegaan van een zuidelijke ontsluitingsweg met een maximale snelheid van 80 km/u, omdat dit type weg het meeste effect heeft op de directe

omgeving. Daarnaast is de weg, op grond van 'Duurzaam veilig'¹ principes vormgegeven.

- **Minimale ontwerprichtlijnen (CROW):** Er is uitgegaan van de minimale maat/breedte van de weg en minimale bochtstralen om de impact zo laag mogelijk te houden en zoveel mogelijk bestaande belangen in het plangebied te kunnen behouden.
- **Rotonde Roosendaalseweg:** Er is uitgegaan van een rotonde op de Roosendaalseweg ter ontsluiting van de woonwijk Halvinkhuizen.
- **Voertuigen per etmaal:** Er is, in sommige onderzoeken, gerekend met verschillende intensiteiten op de zuidelijke ontsluitingsweg omdat ten tijde van de verschillende onderzoeken de intensiteit van het nieuwe tracé onbekend was. Het geluidsonderzoek gaat uit van 12.500 voertuigen per etmaal.
- **'Gelders mengsel'** Uitgegaan wordt van een wegdek met betere geluideigenschappen, type gemodificeerd SMA (ook wel bekend als 'Gelders Mengsel').

2.3. Participatie

Het betrekken van de omgeving is een belangrijk aspect in de belangenafweging voor een uiteindelijke keuze in een voorkeursvariant, en een uitdrukkelijke wens van de raad. Met name het ophalen van de impact op de (agrarische) bedrijfsvoering, lokale kennis over waardevolle elementen in het gebied en het luisteren naar bedenkingen en zorgen is essentieel voor inzicht in de effecten van het te nemen besluit.

Gebiedsateliers

Op 25, 26 en 27 maart zijn drie afzonderlijke avonden georganiseerd voor belanghebbenden, bewoners, bedrijven, agrarische ondernemers, belangenorganisaties en leden van de gemeenteraad. De bijeenkomsten vonden plaats in De Blokhut en werden drukbezocht (circa 350 aanwezigen in totaal). Tijdens deze Gebiedsateliers is actief met elkaar gesproken, ondersteund door kaartmateriaal. Aanwezigen konden hun kennis over het gebied delen door o.a. op vier thema borden (wonen, ondernemen, natuur en recreatie) hun opmerkingen te plaatsen. Dat kon eventueel ook (naderhand) via een reactieformulier. Er zijn 63 reactieformulieren ontvangen.

Uiteindelijk is op deze manier veel informatie over het gebied verzameld. Feitelijke, controleerbare, informatie is verwerkt op de vier themakaarten. De informatie die meer persoonlijk van aard was of niet direct controleerbaar, is bewaard voor het eventuele vervolg onderzoek. Alle schriftelijke binnengekomen opmerkingen zijn geanonimiseerd opgenomen in het document 'Opbrengsten Gebiedsateliers'. Een selectie van de gestelde vragen is op de projectenpagina van de gemeente Putten geplaatst voorzien van een antwoord. Op de website is ook de presentatie van de Gebiedsateliers geplaatst, een sfeerverslag en verschillende documentatie.

Belangenorganisaties

Sinds de start van het projectteam (oktober '23) zijn er ook veel gesprekken geweest met belangenorganisaties. Organisaties waarmee is gesproken zijn o.a.

- Stichting Natuur en Milieu Putten

¹ Duurzaam Veilig Verkeer is een convenant tussen verschillende Nederlandse overheden om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten.

- Puttens Historisch Genootschap
- Stichting Landschapsbeheer Gelderland
- Stichting Wandelnet
- LTO
- Agractie
- Vitens

Keukentafelgesprekken

In het afgelopen jaar zijn ook 16 persoonlijke 'keukentafelgesprekken' gevoerd met mensen. Hiervan zijn geen gespreksverslagen gemaakt, omdat het veelal persoonlijke informatie betrof die mogelijk herleidbaar is of omdat bepaalde opmerkingen al eerder kenbaar waren gemaakt via het reactieformulier. De algemene indruk die uit de gesprekken naar voren kwam was de hoge mate van betrokkenheid van de bewoners van het gebied met de aanwezige ecologische en natuurlijke omgeving. Ze maken zich zorgen om die waarden die onder druk kunnen komen te staan door de aanleg van een weg door het gebied. Daarnaast bestonden de zorgen over mogelijke overlast en bereikbaarheid van hun perceel of percelen in hun bezit.

Afstemming met andere overheden

Waterschap Vallei en Veluwe

Het Waterschap is benaderd om inzicht te krijgen in de belangrijke waterlopen in het gebied en het mogelijke effect van de zuidelijke ontsluitingsweg daarop. Het waterschap heeft aangegeven dat zij vooralsnog geen grote effecten verwachten door de aanleg van de zuidelijke ontsluitingsweg. Met maatregelen (duikers) kan de zuidelijke ontsluitingsweg worden aangelegd zonder verstoring van watergangen. Bij het vormgeven van het definitieve ontwerp van de weg zal opnieuw het waterschap worden betrokken.

Provincie Gelderland

Inzake Omgevingswet en omgevingsverordening

Na afronding van de natuurtoets (Tauw) is afstemming gezocht met de provincie over de interpretatie van het onderzoek in relatie met hun regelgeving. Daarbij heeft de provincie aangegeven welk beleid zij voeren ten aanzien van afwijkingen en ontheffingen in het kader van de Omgevingswet en hun eigen omgevingsverordening. De provincie gaf te kennen dat doorkruising van 'Oude bosgroeiplaatsen' (zie bijlage 1) in de meeste gevallen niet kan worden toegestaan. De oude bosgroeiplaatsen zijn op de thema kaart 'Natuur' opgenomen.

Overige aspecten waarbij de provincie bevoegd gezag is, zoals het afgeven van een vergunning voor flora- en fauna-activiteiten moeten eerst nader en meer specifiek worden onderzocht alvorens zij een uitspraak over de haalbaarheid konden doen.

Inzake aanpak N303

Onderzoek na een voorkeurstracé voor de zuidelijke ontsluitingsweg raakt de lopende aanpak van de N303 (Voorthuizerstraat) tussen Voorthuizen en Putten. De provincie Gelderland is in overleg met de aanwonenden over de uitwerkingmogelijkheden. Mogelijk is er sprake van

slechts een gedeeltelijke uitvoering van het hele traject. Er is met de provincie contact over de relatie tussen de geplande werkzaamheden aan de N303 en de zuidelijke ontsluitingsweg.

Terugkoppeling

Op 29 en 30 augustus zijn de uitkomsten van de onderzoeken en de participatie, inclusief het voorkeurstracé, gepresenteerd tijdens een openbare bijeenkomst in De Aker. Na een presentatie over de afwegingen voor het voorkeurstracé konden aanwezigen vragen stellen en hadden de gelegenheid om het voorkeurstracé op grote kaarten te zien. Genodigden voor de avond waren niet alleen de directe inwoners maar ook belangenverenigingen, andere overheden en de leden van de gemeenteraad van Putten. De eerste avond waren circa 190 mensen aanwezig, de tweede avond circa 55 mensen.

De presentatie is geplaatst op de projectenpagina van de gemeente Putten. Tijdens de avond en digitaal zijn er 22 reactieformulieren ingediend. Deze zijn gezonden aan de gemeenteraad ter kennisneming. Er is geen ambtelijke reactie gegeven op deze formulieren. Zij maken onderdeel uit van de beraadslaging ter ondersteuning van de besluitvorming. Bij de reactieformulieren waren velen verzoeken voor (hernieuwde) keukentafelgesprekken. Hier is gehoor aan gegeven door het projectteam.

2.4. Belangenafweging

Bij het bepalen van het meest ideale tracé voor de zuidelijke ontsluitingsweg moeten alle onderzochte aspecten inclusief de opbrengsten van de Gebiedsateliers worden gewogen. Niet alle onderzoeken zijn echter even leidend in de afweging die te maken is. Er zijn wettelijke voorschriften waarvan moeilijk of mogelijk niet kan worden afgeweken. Voorbeelden hiervan zijn stikstofwetgeving, Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn, Omgevingswet, en regels uit de Omgevingsverordening Gelderland omtrent de oude bosgroeiplaatsen (zie bijlage 1).

Andere belangrijke aspecten (bijvoorbeeld aantasting leefbaarheid of kosten van de aanleg) liggen meer voor als onderwerp van een politieke afweging. Het maatschappelijk belang van de aanleg van de weg met genoemde doelstellingen tegenover de belangen omtrent de leefbaarheid in het specifieke gebied rondom het voorkeurstracé is een afweging die voorligt aan de raad. Daarnaast kunnen in veel gevallen ook maatregelen genomen worden om de nadelige aspecten van de weg (bijvoorbeeld bereikbaarheid fiets- en wandelpaden en geluidsoverlast) te ondervangen of te verminderen.

Hoe zijn alle aspecten gewogen/zichtbaar in het proces?

Alles toetsbare aspecten in deze fase van onderzoek (oriënterende fase voorkeursvariant) zijn ondergebracht bij de vier thema's (wonen, ondernemen, natuur en recreatie) De opbouw van de belangenafweging begint bij de feitelijke en planologische situatie in het plangebied. Er is geprobeerd om zoveel mogelijk informatie te verwerken op vier themakaarten. Deze vier themakaarten, zijn getoond tijdens de Gebiedsateliers in maart jl. Destijds bevatten ze de volgende gegevens:

Wonen	Ondernemen	Natuur	Recreatie
Hoogspanningsnet	Bedrijfsbestemmingen	Natuurbestemming (Gem)	Klompenpaden
Externe veiligheid (LPG)	Agrarische bestemmingen	Oude bosgroeiplaatsen (Provincie Gelderland)	B&B
Woonbestemmingen (Gem)	Bedrijfslocaties	Watergangen (A)	Recreatiewoningen
Basisschool			Sportvelden
Kinderopvang			

Bovenstaande aspecten zijn, mede naar aanleiding van de uitkomsten van de onderzoeken en de Gebiedsateliers, aangevuld met verschillende nieuwe aspecten en onderzoeken. Op deze manier is een compleet beeld ontstaan van bijvoorbeeld de aanwezige bebouwing in het gebied, de bijzondere natuurwaarden, maar ook de recreatieve routes. In onderstaande tabel is aangegeven met welke gegevens de themakaarten zijn aangevuld.

Wonen	Ondernemen	Natuur	Recreatie
Hoogspanningsnet	Intensieve veehouderij	Natuurbestemming (Gemeentelijk omgevingsplan)	Klompenpaden
Externe veiligheid (LPG)	Groot agrarische bedrijf	Oude bosgroeiplaatsen (Provincie Gelderland)	B&B
Woonbestemmingen (Gem)	Bedrijven	Watergangen (A)	Recreatiewoningen
Basisschool	Horeca		Sportvelden
Kinderopvang	Detailhandel		
Buurtschap Huinen	Grondeigendommen (agrarisch)	Ecologisch onderzoek (Tauw)	Doortrappad
Bedrijfsbebouwing (agrarisch)		Archeologische verwachtingenkaart	Wandelpaden
Bedrijfsbebouwing (bedrijf)		Stikstof (niet op kaart)	
Middenspanningskabels			
Laagspanningskabels			
Geluid			

Uiteindelijk zijn de themakaarten over elkaar gelegd. Zwaarder wegende belangen zijn afgezet tegen belangen die minder zwaarwegend zijn en/of op een andere manier kunnen worden ondervangen. Er is daarbij gekeken naar de juridische zwaarte van belangen. Dit heeft erin geresulteerd dat uiteindelijk met name rekening is gehouden met de uitkomsten van de Natuurtoets (uitgevoerd door Tauw), aanwezige woningen, aanwezige bedrijfsbebouwing, oude bosgroeiplaatsen en het aanwezige hoogspanningsnet inclusief masten. Tevens zijn natuurlijk de belangrijkste conclusies uit het verkeersonderzoek meegenomen. Daarnaast moet de weg voldoen aan de CROW-richtlijnen, die specifieke eisen en aanbevelingen bevatten voor een veilig en functioneel wegontwerp. Bijvoorbeeld over minimale bochtstralen van een 80 km/u weg. De Duurzaam Veilig visie is nageleefd. Deze heeft voornamelijk betrekking op het systeemdenken en wegencategorisering. De snelheid, ligging en vormgeving vloeien hier uit voort. Het naleven van deze richtlijnen zorgt ervoor dat uiteindelijk een veilige weg wordt aangelegd.

3. Onderzoeken

In opdracht van de raad is QuickScan onderzoek gedaan naar de volgende aspecten:

1. Verkeerskundige uitgangspunten
2. Natuur en milieu (Natuurtoets, MERplicht en Stikstof)
3. Agrarische bedrijfsvoering
4. Geluidcontouren
5. Ruimtelijke inpassing (Archeologie)
6. Financiën (Aanleg, onderhoud en grondaankoop)

De onderzoeken die zijn gedaan betroffen **oriënterende onderzoeken**. De onderzoeken in deze fase hadden enkel tot doel om onderbouwd een voorkeurstracé te bepalen voor de zuidelijke ontsluitingsweg. De hierboven uitgevoerde onderzoeken zijn aangevuld met input uit (persoonlijke) gesprekken en met belangenorganisaties (Stichting Natuur en Milieu Putten) en bevoegd gezag (Provincie Gelderland en Waterschap Vallei en Veluwe en de Omgevingsdienst).

Deze analyse is nadrukkelijk bedoeld als een beknopte samenvatting en biedt daarom geen volledige weergave van alle onderzoeksresultaten en conclusies. Voor verdiepende informatie en een compleet beeld wordt verwezen naar de oorspronkelijke onderzoeksrapporten en documenten die betrekking hebben op de participatie. De onderzoeken zijn opgenomen als bijlage bij deze analyse.

3.1. Verkeersonderzoek

Doel van het onderzoek

Het onderzoek richt zich op de meest optimale ligging van de ZO, met een ligging van de nieuwe weg tussen weg tussen het tracé van ZF3 (noordelijke ligging) en ZF4 (zuidelijke ligging) uit de eerdere Zuidflankstudie (2009) met een westelijke aansluiting op de N798 bij de rotonde Nijkerkerstraat/ Henslare en een oostelijke aansluiting op de N303/Voorthuizerstraat.

Het optimaal functioneren van de ZO hangt direct af van andere keuzes/maatregelen op het wegennet van Putten. Een optimaal functionerende ZO draagt bij aan een goede balans tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid op het totale wegennet in de gemeente Putten conform de principes van Duurzaam Veilig. Om te beoordelen of dit het geval is, wordt bekeken in hoeverre de ZO zelf en mogelijke maatregelen positief bijdragen aan de volgende vier doelstellingen van het project:

- Ontsluiting van de nieuwbouwwijk Halvinkhuizen
- Vergroten van de leefbaarheid Van Geenstraat
- Vergroten van de leefbaarheid van heel Putten
- Ruimte geven aan ontwikkelperspectief voor zuidelijk Putten

Conclusie

De optimale verkeersstructuur die voldoet aan de vier gestelde doelen van de ZO heeft als basis een zuidelijke ligging met een knip in de N303/Voorthuizerstraat tussen de Van Geenstraat en bedrijventerrein Hoge Eng. Deze variant zorgt voor een betere leefbaarheid in het centrum van

Putten aangezien het doorgaande verkeer niet meer over de Harderwijkerstraat/Voorthuizerstraat gaat richting Ermelo. Met een zuidelijke ligging van de ZO wordt het doorgaande verkeer op een logische manier naar de N798 geleid. Daarmee wordt de Van Geenstraat ontlast. Tevens zorgt een zuidelijke ligging van het tracé voor meer ontwikkelruimte tussen de ZO en de bestaande bebouwing. Met de maatregel om de N303 te knippen wordt de optimale verkeerstructuur benaderd en komt het gebruik van de ZO overeen met de bedoelde functie van de weg.

Om de verkeersstructuur van Putten optimaal te laten functioneren zijn er wel aanvullende maatregelen nodig. Zo moet de verbindingroute tussen Roosendaalseweg, Hooiweg en Halvinkhuizerweg worden opgevaardeerd en vrijliggende fietsvoorzieningen worden aangelegd. De knip in de Hooiweg voor gemotoriseerd verkeer moet worden opgeheven. De twee bestaande rotondes op de N798 moeten aangepast worden naar meerstrooksrotondes met fietstunnels of kruispunten met verkeersregelininstallaties. Op twee erftoegangswegen (Arkemheenseweg en Krachtighuizerweg) zijn maatregelen nodig om de toename van verkeer op deze wegen te mitigeren. Twee fietstunnels onder de ZO zorgen voor verkeersveilige verbinding van het buitengebied voor fietsers en voetgangers.

Verder zal er een snelheidsregime van 80 km/uur op de ZO moeten gelden. 60 km/uur is namelijk niet geloofwaardig en er moet een substantieel snelheidsverschil zijn tussen de ZO en de Van Geenstraat wil het verkeer zo veel mogelijk gebruik blijven maken van de ZO. Ditzelfde geldt voor snelheidsverlaging op (delen van) de N798. Snelheidsverlaging op de N798 is om diezelfde reden ongewenst. Voor een vlotte afwikkeling is meer dan 1 kruispunt op de ZO ongewenst. Met meer dan 1 kruispunt is geen sprake meer van een vlotte afwikkeling. Doorstroming en aantrekkelijkheid wordt dan tenietgedaan. Het toestaan van landbouwverkeer op de ZO heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid en doorstroming en is daarmee ongewenst.

- Voor het gehele onderzoek verwijzen we naar het rapport Verkeersonderzoek Zuidelijke ontsluitingsweg Putten – RHDHV – 12 juli 2024 (bijlage 2).

3.2. Natuur en Milieu

3.2.1. Natuurtoets

Doel van het onderzoek

Het inzichtelijk maken van de potentieel aanwezige beschermde planten- en diersoorten in het onderzoeksgebied en daarbij een onderbouwde inschatting gemaakt van de consequenties van de geldende natuurwet- en regelgeving voor het aanleggen van een zuidelijke ontsluitingsweg in Putten.

Conclusie

In het noordoostelijk deel van het zoekgebied worden veel beschermde soorten verwacht. Op de verwachtingenkaart (zie onderzoeksrapport op pagina 33) is te zien dat op en rond erven en opgaand groen meerdere beschermde soorten voor kunnen komen. Op basis van deze kaart lijkt een zuidelijke route van de ontsluitingsweg door het zoekgebied het meest voor de hand te liggen (in relatie tot flora en fauna), omwille van het minimaliseren van het aantasten van beschermde

natuurwaardes die potentieel aanwezig zijn. In het westelijk deel van het zoekgebied zijn keuzes mogelijk om zoveel mogelijk gebieden met een gemiddelde potentie te ontzien.

- Voor het gehele onderzoek verwijzen we naar het rapport Natuurtoets en alternatievenstudie zuidelijke ontsluitingsweg Putten – Tauw – 30 april 2024 (bijlage 3).

3.2.2. Milieueffectrapportage (mer)

Doel van het onderzoek

Nagaan in hoeverre de aanleg van een zuidelijke ontsluitingsweg mer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig is.

Conclusie

De aanleg van de zuidelijke ontsluitingsweg is een project dat voldoet aan de omschrijving zoals opgenomen in kolom 1 van Bijlage V (J1, Wegen) van het Omgevingsbesluit, waarbij de drempelwaarden zoals genoemd in kolom 2 niet worden overschreden (voornemen betreft geen auto(snelweg), heeft minder dan 4 rijstroken en is qua omvang minder dan 10 km lang). Vanuit de toets aan Bijlage V van het Omgevingsbesluit geldt daarom geen directe mer-plicht, maar er wordt wel voldaan aan de gevallen zoals genoemd in kolom 3. Daarmee is het project in ieder geval (plan of project) mer-beoordelings-plichtig. Indien hieruit blijkt dat een passende beoordeling moet worden opgesteld, dan geldt ook een (plan of project) mer-plicht.

- Voor het gehele onderzoek verwijzen we naar de Scan M.e.r.-plicht Zuidelijke ontsluiting Putten – RHDHV – 19 februari 2024 (bijlage 4).

3.2.3. Stikstof

Doel van het onderzoek

Inzichtelijk maken wat de verwachte toename van stikstofdepositie is als gevolg van de aanleg en het gebruik van de zuidelijke ontsluitingsweg.

Conclusie

Aangezien de exacte ligging en intensiteit van de weg onbekend was ten tijde de uitvraag, is een berekening gemaakt op basis van de eerder aangehaalde algemene uitgangspunten. Op basis van 10.000 mvt/dag is er sprake van een verwachte stikstofdepositie van zo'n 4 mol/ha/jr. Hierbij is uitgegaan van een nieuwe intensiteit en is dus geen rekening gehouden met een afname van de verkeersintensiteit op overige omliggende wegen.

In de praktijk zal een toename van verkeer op de zuidelijke ontsluitingsweg er echter toe leiden dat omliggende wegen minder worden belast. Ter bescherming van het kwetsbare Natura 2000-gebied de Veluwe kan in zijn algemeenheid worden gesteld dat het wenselijk is om het verkeer zoveel mogelijk westelijk te laten afbuigen via de nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg en de N798.

Een belangrijke kanttekening is dat hoogstwaarschijnlijk ook bij de realisatiefase sprake is van stikstofdepositie. De verwachte stikstofdepositie bij de aanleg van het voorkeurstracé is niet onderzocht.

- Voor het gehele onderzoek verwijzen we naar de memo Stikstofdepositie zuidelijke ontsluitingsweg Putten – Kubiek – 15 februari 2024 (bijlage 5).

3.3. Agrarische bedrijfsvoering

Doel van het onderzoek

De gevolgen van een zuidelijke ontsluitingsweg voor de agrarische bedrijfsvoering in het gebied inzichtelijk maken.

Conclusie

Er is inzichtelijk gemaakt welke agrarische percelen binnen het onderzoeksgebied eigendom zijn van één agrarisch ondernemer. Inzicht in de eigendomssituatie laat zien dat veel percelen eigendom zijn van agrarische ondernemers. De meeste percelen, in één eigendom, liggen geclusterd binnen het onderzoeksgebied. Slechts enkele agrarische percelen, in één eigendom, liggen verspreid binnen het onderzoeksgebied. Uit de gevoerde gesprekken met agrarische ondernemers komt naar voren dat een eventuele doorsnijding van agrarische percelen nadelige gevolgen heeft voor de agrarische bedrijfsvoering. Het is niet uit te sluiten dat hierdoor het bestaansrecht voor sommige agrarische ondernemers onder druk komen te staan. Uit de gevoerde gesprekken kwam echter ook naar voren dat de onderlinge pacht van gronden sterk wisselend is. Dit kan verschillen op jaarbasis. Hiervan zijn geen gegevens bekend. Een afweging in het al dan niet ontwijken van agrarische percelen omdat zij toebehoren aan één eigenaar is om die reden dan ook een ondoenlijk.

- Voor het gehele onderzoek verwijzen we naar de verbeelding van Percelen per agrarisch eigenaar – gemeente Putten - 18 juni 2024 (bijlage 6).

3.4. Geluid

Doel van het onderzoek

Met een geluidmodel, opgesteld volgens het Meet- en Rekenvoorschrift Geluid Wegen, zijn geluidcontouren berekend. Ook is het geluid om omliggende woningen berekend. Daarbij is voorsnog een beoordelingshoogte van 5 meter (1^e verdieping) gehanteerd. In het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) zijn standaardwaarden en grenswaarden opgenomen voor het geluid op geluidgevoelige gebouwen (in dit geval woningen). Als het geluid niet hoger is dan de standaardwaarde, kan de weg worden gerealiseerd. Als de standaardwaarde overschreden wordt, moet nader worden onderzocht of maatregelen mogelijk zijn. Een overschrijding van de grenswaarde is, behalve bij enkele specifieke uitzonderingssituaties, niet mogelijk.

Conclusie

Uit onderzoek blijkt dat de standaardwaarde tot een afstand van circa 260 meter van de zuidelijke ontsluitingsweg wordt overschreden. De grenswaarde van 70 dB voor een gemeenteweg wordt nergens overschreden.

- Voor het gehele onderzoek verwijzen we naar de Analyse geluidssituatie zuidelijke ontsluitingsweg Putten - Alcedo - 19 augustus 2024 (bijlage 7)

3.5. Ruimtelijke inpassing

De ruimtelijke inpassing van de zuidelijke ontsluitingsweg legt in deze fase de focus op bestaande elementen in het zoekgebied. Veel van deze gegevens zijn openbaar zoals bestaande wegenstructuren, landschapstypologieën, wandel- en fietspaden en de in het omgevingsplan gegeven bestemmingen/functies. Veel van deze gegevens zijn opgenomen op een van de vier themakaarten.

3.5.1. Landschap

Het westelijk gedeelte van het tracé doorsnijdt het jong broekontginningenlandschap. Dit type landschap is ontstaan in het oorspronkelijk natte gebied Huinerbroek, ten zuiden van Putten. Het landschap is herkenbaar aan de smalle, lange percelen, de rechte wegen met op kleine afstand van de weg liggende boerderijen. In het landschap zijn vele sloten en Elsen singels te vinden. Meer oostelijk doorsnijdt het tracé het kampenlandschap. Te herkennen aan de bochtige wegen met verspreid liggende boerderijen, beken, erfbeplanting, wegbeplanting, een onregelmatige kavelstructuur en landschapselementen zoals kleine bosjes en houtwallen. Het voorkeurstracé doorsnijdt de bestaande landschapskenmerken aan en heeft daarmee impact op de historische landschapstypen.

Bij het ontwerp van het definitieve tracé zal aandacht gegeven worden aan de landschappelijke inpassing van het tracé die passend is bij de landschapskenmerken van het gebied.

- ➔ Bronmateriaal: Beeldenboek Landschap & erven - Nieuwland Advies, Wageningen – 2011 (bijlage 9)

3.5.2. Archeologisch onderzoek

Doel van het onderzoek

Inzichtelijk maken wat de archeologische verwachtingswaarden zijn binnen het onderzoeksgebied.

Conclusie

Doormiddel van bureauonderzoek is een archeologische verwachtingskaart gemaakt. Daarbij is gebruik gemaakt van bestaande (historische) gegevens. Hieruit blijkt dat in het westelijk deel van het onderzoeksgebied de kans op archeologische vondsten relatief beperkt is. In het oostelijke deel van het onderzoeksgebied is de kans hierop groter. De kans op archeologische vondsten is relatief het grootst in het noordoostelijk en zuidoostelijk gedeelte van het onderzoeksgebied.

- ➔ Voor het gehele onderzoek verwijzen we naar het Archeologisch adviesdocument – Regioarcheoloog M. Wispelweij – 6 december 2023 (bijlage 8).

4. Het voorkeurstracé

Het voorkeurstracé (zie paragraaf 4.1) ligt vrij zuidelijk. Hierdoor wordt voorkomen dat het tracé de omgeving van het Landgoed het Hoge Eind doorkruist. Natuuronderzoek heeft laten zien dat in dit gebied een hoge potentie van beschermde soorten aanwezig is. Tevens bevat dit gebied verschillende oude bosgroeiplaatsen die niet doorkruist mogen worden. Het voorkeurstracé doorkruist geen oude bosgroeiplaatsen. Het voorkeurstracé doorkruist verder ook geen woningen. In een aantal gevallen komt het voorkeurstracé wel vlak lángs een woning. Het voorkeurstracé doorkruist geen bedrijfsbebouwing. Wel doorkruist het tracé een bijgebouw behorend bij het adres Oude Nijkerkerweg 16. Het voorkeurstracé houdt verder rekening met de aanwezige hoogspanningsmasten ten westen van de Roosendaalseweg.

Het voorkeurstracé sluit aan op de Voorthuizerstraat, nog onder het kruispunt met de Klunenweg-Kolthoornseweg. Dit betekent dat het tracé buiten het oorspronkelijke onderzoeksgebied ligt. Dit is een uitkomst op grond van eerdergenoemde afwegingen en omdat op deze manier een meer natuurlijke aansluiting op de Voorthuizerstraat gerealiseerd kan worden. Verder zorgt een meer zuidelijkere aansluiting voor de ontlasting van een extra gedeelte van de Voorthuizerstraat. Een gedeelte dat op dit moment door de aan weerszijden aanwezige bomen, en verschillende in- en uitritten niet voldoet aan de principes van Duurzaam Veilig. Tevens wordt het onoverzichtelijke kruispunt Voorthuizerstraat – Klunenweg – Kolthoornseweg op deze manier opgeheven.

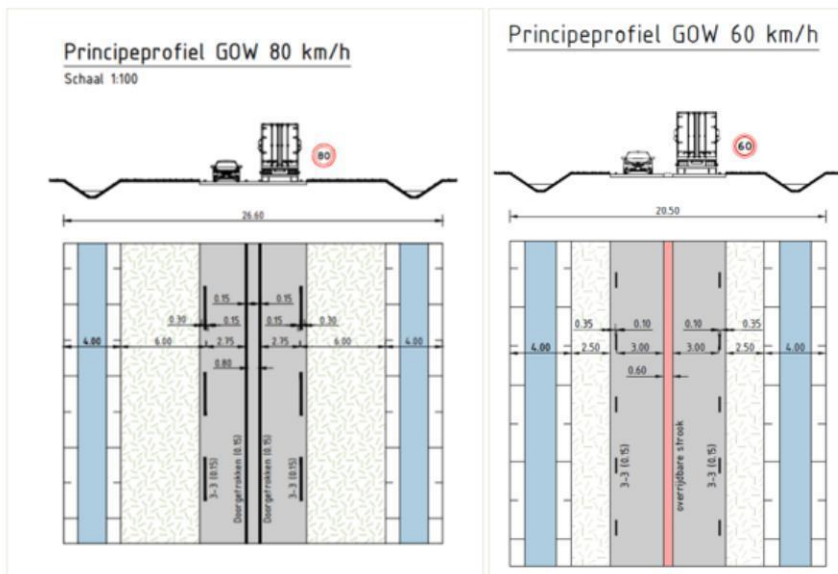
Uiteindelijk is bij het voorkeurstracé doormiddel van verschillende aanvullende maatregelen (zoals fietstunnels en parallelle wegen) rekening gehouden met verschillende andere belangen. In paragraaf 4.2 zijn ook de aanvullende maatregelen weergegeven die noodzakelijk zijn om te komen tot een optimale verkeersstructuur die voldoet aan alle gestelde doelstellingen. In paragraaf 4.3 zijn verschillende nadelige verkeerseffecten beschreven. In paragraaf 4.4 is een kostenraming opgenomen.

4.1. Voorkeurstracé



Figuur 2: Voorkeurstracé

In bovenstaande figuur is het voorkeurstracé weergegeven. Het voorkeurstracé sluit aan op de Nijkerkerstraat ter hoogte van de rotonde Henslare. Vervolgens buigt het tracé zuidelijk af en volgt daarmee nagenoeg het traject van de hoogspanningsleiding. Op de Roosendaalseweg is een rotonde gesitueerd. Via deze rotonde kunnen voertuigen op de zuidelijke ontsluitingsweg komen, maar ook de Roosendaalseweg vervolgen. Via de rotonde op de Roosendaalseweg kan ook de woonwijk Halvinkhuizen worden ontsloten. Vanaf de rotonde vervolgt het tracé zich verder zuidelijk. Ter hoogte van de Huinerweg is opnieuw een rotonde ingetekend. Vanaf deze rotonde sluit het tracé uiteindelijk aan op de Voorthuizerstraat voorbij de kruising met de Klunenburgsweg – Kolthoornsweg. Dit betekent dat verkeer komend vanaf Voorthuizen wordt afgebogen naar de rotonde ter hoogte van de Huinerweg.



Figuur 3: Principeprofiel GOW 80km/h en 60km/h

Voor het gedeelte van het tracé tussen de Nijkerkerstraat – rotonde Huinerweg is uitgegaan van een standaard dwarsprofiel (volgens CROW-richtlijnen) voor een gebiedsontsluitingsweg van 80 km/h. Daarmee heeft het tracé een totale breedte van 26,6 meter. Het voorkeurstracé verdient nadere definitieve uitwerking. Het definitieve tracé kan, als gevolg van nader onderzoek, en

individuele gesprekken met grondeigenaren, afwijken van het hierboven weergegeven voorkeurstracé.

4.2. Aanvullende maatregelen

Om met het aangedragen voorkeurstracé te voldoen aan de vier gestelde doelstellingen zijn aanvullende maatregelen op de wegenstructuur in Putten nodig. Het al dan niet uitvoeren van sommige van de genoemde maatregelen doet af aan de doelstellingen van de weg en aan de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers. De volgende aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk:



Figuur 4: Overzicht van benodigde aanvullende maatregelen bij het voorkeurstracé

(6) Knip Voorthuizerstraat

Een knip ter hoogte van bedrijventerrein Hoge Eng op de Voorthuizerstaat (N303) is noodzakelijk om te voldoen aan de doelstelling van een betere leefbaarheid in het dorp. Doorgaand noord-zuid verkeer wordt op deze manier geleid via de zuidelijke ontsluitingsweg en vervolgens de N798 (Nijkerkerstraat – Oude Rijksweg). Hierdoor is er een forse vermindering van verkeer op de Harderwijkerstraat/ Voorthuizerstraat.

(4) Opwaarderen verbindingroute ZO – Roosendaalseweg - Halvinkhuizerweg

Een deel van de Roosendaalseweg en de Halvinkhuizerweg (en een verbinding daar tussen) krijgen een lokale gebied ontsluitende functie en dienen te worden heringericht met vrijliggende fietsvoorzieningen. Deze nieuwe verbinding wordt onderdeel van de verbinding Putten naar het zuiden (eerder over Voorthuizerstraat) en gaat ook een rol vervullen in oost-west verkeer en ontlast daarmee de Van Geenstraat.

(5) Opwaarderen Huinerweg

De verbinding tussen de ZO en de Voorthuizerstraat, de Huinerweg, moet opgewaarderd worden. Het betreft de verbreding van de Huinerweg inclusief een vrij liggende fietsvoorziening.

(7) Opwaarderen kruispunt Nijkerkerstraat – Henslare - ZO

Uit berekeningen blijkt dat er afwikkelingsproblemen zijn te verwachten op het kruispunt (rotonde) Nijkerkerstraat – Henslare - ZO. Dit kruispunt is nu een enkelstrookrotonde met drie aansluitende wegen met éénrichtingsfietspaden langs de aansluitende wegen. Een mogelijke oplossing is de aanleg van een meerstrooksrotonde met fietsonderdoorgangen. Hiervoor is (potentieel) voldoende ruimte. Deze oplossing is wel complex en duur aangezien er meerdere onderdoorgangen nodig zijn voor de fiets en de aansluiting op de bestaande fietspaden veel ruimte zal kosten.

Een minder complexe oplossing (en goedkopere oplossing) betreft de aanleg van een 4 taks-kruispunt met een verkeersregeling waarbij de fietsers geregeld over kunnen steken. Het verleggen van de fietspaden is in dit geval ook nodig omdat elke tak van het kruispunt naar verwachting 3 opstelstroken nodig heeft.

(8) Opwaarderen kruispunt Van Geenstraat - Nijkerkerstraat

Uit berekeningen blijkt dat er afwikkelingsproblemen zijn te verwachten op het kruispunt (rotonde) Nijkerkerstraat-Van Geenstraat. Dit kan worden opgelost door een bypass aan te leggen in de zuidoost hoek voor het autoverkeer, samen met een fietsonderdoorgang bij de Enghuusweg. Hiervoor zullen naar verwachting wel gronden en/of bedrijven moeten worden aangekocht.

Om het fietsverkeer veilig de Nijkerkerstraat te laten oversteken is er een mogelijkheid om een fietsonderdoorgang aan te leggen op het tracé Enghuusweg - Kraakweg. De fietsoversteek aan de oostkant van de rotonde dient een twee-richtingen oversteek te worden en deze dient te worden doorgetrokken naar de Enghuusweg. Bij de Enghuusweg komt een nieuwe fietsoversteek om het fietsverkeer aan de zuidzijde van de Nijkerkerstraat te accommoderen. Voor de veiligheid kan deze fietsoversteek worden uitgerust met een verkeerslichtinstallatie. De fietsoversteeken aan de westkant en zuidkant van de huidige rotonde dienen verwijderd te worden. De inpassing van de fietsonderdoorgang Bij de Enghuusweg is ook een ontwerpogave aangezien met name aan de zuidkant een paar percelen aansluiten op de huidige Enghuusweg die doodloopt.

Als de passeerbare rotonde met fietsonderdoorgang niet past, is een kruispunt met verkeerslichten een alternatief.

(9) en (10) Snelheidsremmende voorzieningen Arkemheensweg en Krachtighuizerweg

Een bijkomend effect van deze variant is dat er op twee routes extra verkeer op erftoegangswegen ontstaat. Dit is bijna 2.200 mvt/etmaal meer verkeer op de Arkemheensweg (nu circa 600 mvt/etmaal) en dit betreft verkeer dat naar de A28 rijdt. Op de Krachtighuizerweg rijdt 1.500 mvt/etmaal meer verkeer (nu circa 200 mvt/etmaal) en dit is verkeer dat vanuit Putten Oost de knip omzeilt aan de oostkant. Dit extra verkeer kan wel verwerkt worden op deze erftoegangswegen maar het uitwijkgedrag van automobilisten naar deze routes heeft niet de voorkeur. Dit lokale verkeer dient over gebiedsontsluitende wegen te rijden. Om dit verkeer terug

te leiden naar de gebiedsontsluitingswegen kunnen aanvullende maatregelen genomen worden, hierbij kan gedacht worden aan spitsafsluitingen voor niet- bestemmingsverkeer (vragen wel om handhaving), aanpassing van de verkeercirculatie (knips) of een nadrukkelijke ETW inrichting met bijvoorbeeld drempels en of wegversmallingen.

Parallele wegen

Om alle woonpercelen bereikbaar te houden zullen op gedeelten langs het voorkeurstracé ook parallelle wegen aangelegd moeten worden. Deze worden in de nadere uitwerking verder vormgegeven. Zo blijven alle percelen binnen het gebied bereikbaar.

Fietstunnels

Vanuit het principe van Duurzaam Veilig is het niet wenselijk om bij een GOW van 80km/h voetgangers en fietsers gelijkvloers over te laten steken. Om deze reden is zowel een fietstunnel op de Hellerweg als de Matseweg ingetekend. Op deze manier blijft de route naar de in het gebied gelegen school in Huinen veilig bereikbaar voor langzaam verkeer.

4.3. Nadelige verkeerseffecten

Het voorgestelde tracé voor de ZO met de aanvullende maatregelen realiseert niet voor iedereen een betere verkeerssituatie. De nadelige verkeerseffecten worden hieronder geschetst. Voor vele maar niet alle effecten zal een passende oplossing moeten worden gezocht.

Extra reistijd

Door verschillende aanvullende maatregelen zal het verkeer tussen het oostelijk deel van Putten van en naar Voorthuizen moeten omrijden (met ruim 1,5 km). De bereikbaarheid blijft bestaan, maar de reistijd op de route neemt toe met een paar minuten. Ook het doorgaande NZ-verkeer heeft nu een langere route via de ZO en de N798 (in plaats van via de Voorthuizerstraat/Harderwijkerstraat). De reistijd is echter niet veel langer aangezien het traject nu volledig een 80 km/uur regime heeft.

Toename verkeer op de N798 (Nijkerkerstraat/Oude Rijksweg)

Als gevolg van het voorkeurstracé en de knip op de Voorthuizerstraat zal er op de N798 (Nijkerkerstraat/Rijksweg) sprake zijn van een toename van noord-zuidverkeer. De Nijkerkerstraat is wat betreft inrichting, volgens de principes van Duurzaam Veilig, wel geschikt voor deze toename van verkeer. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of maatregelen nodig zijn om een veilige oversteekbaarheid te bevorderen en om een eventuele toename van (milieu-)overlast voor omwonenden te beperken.

Toename verkeer op de Arkemheenseweg en Krachtighuizerweg

Ondanks eventuele snelheidsbeperkende maatregelen is de verwachting dat er sprake is van toename van verkeer op de Arkemheenseweg en Krachtighuizerweg. Voor de Arkemheenseweg betreft het verkeer die vanaf het voorkeurstracé richting de A28 rijdt (afslag 10 Strand Nulde) of omgekeerd. Voor de Krachtighuizerweg is de toename van verkeer te verklaren door verkeer dat komend vanuit Voorthuizen de bestemming 'Putten-oost' heeft (of andersom). Dit extra verkeer kan wel verwerkt worden op deze erftoegangswegen.

Doodlopende wegen

Het voorkeurstracé doorkruist het bestaande wegennetwerk. Verschillende wegen worden hierdoor doodlopend.

4.4. Financiën

Op basis van het voorkeurstracé is een kostenraming gemaakt voor de aanleg. De hieronder genoemde bedragen zijn echter wel indicatief en bij benadering. Bij het definitieve ontwerp van de zuidelijke ontsluiting kunnen er specifieke eisen, wensen of technische eisen naar voren komen die invloed hebben op de uiteindelijke kosten.

4.4.1. Aanleg

Om een indruk te krijgen van de investeringsraming die nodig is om de ZO met maatregelen uit te voeren is een indicatieve kostenraming opgesteld. Deze raming bestaat uit een SSKraming op basis van het voorkeurstracé en voor twee fietstunnels. Hoeveelheden voor de raming zijn deels ingeschat (na ontwerpwijzigingen). De raming heeft daarom een bandbreedte van (+/-40%). In de raming is vastgoed (aankoop van gronden) niet meegenomen. Overige zaken als kwaliteit van grond en bodem (bodemverontreiniging), kwaliteit van bestaande verhardingen (teerhoudend asfalt), en verleggen van grote transportleidingen zijn tot op zekere hoogte meegenomen in de risicoreservering van de investeringsraming.

Dit resulteert in de volgende schatting (zie tabel 1) van de investeringskosten met een bandbreedte van + 40% excl. BTW en vastgoed, prijspeil juni 2024 (indexering gemiddeld per jaar 2,5%).

	Onderdeel	Investeringskosten (ex BTW)
1	ZO incl. parallelle wegenstructuur (conform schetsontwerp)	€ 13.570.000
2	Fiets onderdoorgangen ZO (2x)	€ 11.720.000
Kosten ZO inclusief twee fietstunnels		€ 25.290.000

Tabel 1: Indicatieve raming ZO zuidelijke ligging met 2 fietstunnels ex vastgoed

Daarnaast is door een extern bureau samen met de verkeerskundige een kosteninschatting gemaakt van de aanvullende maatregelen voor het voorkeurstracé. Van deze maatregelen zijn geen ontwerpen beschikbaar, maar enkel grove schetsen. Daarmee zijn geen 'hoeveelheden' bekend. Het externe adviesbureau en de verkeerskundige hebben samen een inschatting gemaakt van de belangrijkste hoeveelheden en met de parate kennis m.b.t. kentallen/risico's zijn de indicatieve investeringskosten bepaald. Deze is weergegeven in tabel 2.

	Onderdeel	Investeringskosten (ex BTW) en vastgoed
3	Verbinding ZO naar Halvinkhuizerweg	
	• Verbreding rijbaan deel Roosendaalsweg inclusief vrijliggende fietsvoorziening	€ 930.000
	• Verbreding rijbaan deel Hooiweg inclusief vrijliggende fietsvoorziening	€ 1.010.000
	• Verbreding rijbaan deel Halvinkhuizerweg met vrijliggende fietsvoorziening	€ 570.000
4	Verbinding ZO naar Voorthuizerstraat	
	• Verbreding Huinerweg inclusief vrijliggende fietsvoorziening	€ 310.000
5	Knip Voorthuizerstraat	
	• Aanbrengen knip in samenhang met project herinrichting Voorthuizerstraat tussen Van Geenstraat en Hoge Eng Oost	€ 50.000
6	Ombouw enkelstrooksrotonde Nijkerkerstraat/ZO/Henslare naar een geregeld 4 taks kruispunt	€ 2.100.000
7a	Aanpassing rotonde Nijkerkerstraat/Van Geenstraat naar passeerbare rotonde	€ 980.000
7b	Fietstunnel Nijkerkerstraat (thv Enghuusweg)	€ 7.860.000
7c	Ombouw enkelstrooksrotonde Nijkerkerstraat/Van Geenstraat naar een geregeld 4 taks kruispunt	€ 1.760.000
8	Verkeersmaatregelen Arkemheenseweg (snelheidsremmende drempels)	€ 120.000
9	Verkeersmaatregelen Krachtighuizerweg (snelheidsremmende drempels)	€ 100.000
Totale kosten aanvullende maatregelen minimaal (7c)		€ 6.950.000
Totale kosten aanvullende maatregelen maximaal (7a+7b)		€ 14.030.000

Tabel 2: Visualisatie ZO en aanvullende maatregelen wegnnet Putten.

De totale kosten voor de aanleg van het voorkeurstracé, de aanleg van twee fietstunnels en het realiseren van de aanvullende maatregelen zijn als volgt:

Onderdeel	Investeringskosten (ex BTW)
ZO incl. parallelle wegenstructuur (conform schetsontwerp) + Fiets onderdoorgangen ZO (2x)	€ 25.290.000
Aanvullende maatregelen (inclusief 7c, exclusief 7a+7b)	€ 6.950.000
Aanvullende maatregelen (inclusief 7a+7b, exclusief 7c)	€ 14.030.000
Totale kosten minimaal (inclusief 7c, exclusief 7a+7b)	€ 32.240.000
Totaal kosten maximaal (inclusief 7a+7b, exclusief 7c)	€ 39.320.000

Tabel 3: Overzicht totale kosten ZO, inclusief twee fietstunnels en aanvullende maatregelen

- Voor het gehele onderzoek verwijzen we naar de indicatieve kostenramingen – RHDHV – 24 juli 2024 (bijlage 11,12,13)².

² In bijlage 13 is per abuis aanvullende maatregel 7b gecombineerd met 7c. Dit had moeten zijn aanvullende maatregel 7a + 7b. Het gaat om een tekstuele fout, de genoemde bedragen zijn juist.

4.4.2. Grondaankopen

Doel van het onderzoek Een onderbouwde inschatting maken van de kosten voor de benodigde aankoop van gronden, opstallen en (pacht)rechten voor de realisatie van de zuidelijke ontsluitingsweg. Ten tijde van dit onderzoek was het voorkeurstracé niet bekend. Het uitgangspunt van het onderzoek is het tracé ZF4 geweest.

In dit onderzoek zijn expliciet niet de gronden opgenomen die mogelijk noodzakelijk zijn voor de maatregelen die onderdeel uitmaken van de aanleg en goed functioneren van de weg. Hiervoor zal een nader onderzoek nodig zijn als duidelijk welke ruimte die maatregelen nodig hebben.

Conclusie

De totale geschatte kosten van grondverwerving bedragen €5.186.500 plus de aankoop van ruilgronden en overhoeken (p.m.) plus eventuele belastingschade (p.m.) plus eventuele nadeelcompensatie (p.m.) plus de interne ambtelijke kosten.

- ➔ Voor het gehele onderzoek verwijzen we naar het rapport Grondverwerving zuidelijke ontsluiting – Groond – 11 juni 2024 (bijlage 10).

Nader onderzoek noodzakelijk

Bij bovenstaande kosten in deze paragraaf voor de aanleg van de weg en aankoop van noodzakelijke gronden is nog geen rekening gehouden met de kosten voor:

- Nadeelcompensatie (planschade)
- Verleggen kabels en leidingen
- Geluidsmaatregelen / landschappelijke inpassing
- Uitkoop percelen t.b.v. de noodzakelijke maatregelen
- Juridische procedures
- Technische en projectmatige voorbereidingskosten
- Verdiepende onderzoeken

Indien deze voorkeursvariant verder wordt uitgewerkt, zullen onder andere bovenstaande kosten in beeld worden gebracht.

5. Vervolgproces

Het voorkeurstracé is, rekening houdend met alle belangen en de (juridische) 'zwaarte' hiervan, het meest wenselijke tracé voor de zuidelijke ontsluitingsweg met de kennis van dit moment. Het voorkeurstracé is echter nog geen uitgewerkt ontwerp. Uiteindelijk zal een definitief tracé ter besluitvorming worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

5.1.1. Aanpak

Om te komen tot een definitief ontwerp zullen nog de nodige stappen moeten worden gezet. Allereerst moeten allerlei definitieve en uitgebreide onderzoeken gedaan worden. Dit is noodzakelijk om bij de ruimtelijke procedure aan te tonen dat er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Er zal tevens een mer-beoordeling worden uitgevoerd. Indien hieruit blijkt dat een passende beoordeling moet worden opgesteld, dan geldt ook een mer-plicht.

Er moet een juridisch planologische procedure worden gevolgd om de huidige functies van de grond te transformeren naar een functie die geschikt is voor de aanleg van een weg. De ruimtelijke procedure zal doorlopen worden middels een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (bopa). De uitgebreide procedure zal gevolgd worden (zie afdeling 3.4 van de Awb). Dit betekent dat het bevoegd gezag (de gemeenteraad) binnen zes maanden na ontvangstdatum op de aanvraag een beslissing moet nemen. Deze beslistermijn kan optioneel eenmalig met zes weken worden verlengd. Ruim voor het verstrijken van de beslistermijn wordt een ontwerpbesluit ter inzage gelegd. Iedereen kan tot uiterlijk zes weken na de publicatiedatum van het ontwerpbesluit een zienswijze indienen (artikel 16.23, eerste lid, van de Ow). Tegen het definitieve besluit staat beroep en hoger beroep open.

5.1.2. Aandachtspunten verdere uitwerking

Bovenstaande analyse is opgesteld op basis van alle aanwezige informatie op dit moment. De QuickScan onderzoeken, de gesprekken met inwoners, belangenorganisaties en overige overheden. Het is evident dat verdiepend onderzoek op alle thema's noodzakelijk is om een definitief ontwerp te kunnen bepalen. Hieronder wordt ingegaan op enkele onderwerpen die effect hebben op de uitvoerbaarheid van die opgave.

1. Het voorkeurstracé ligt buiten het onderzoeksgebied

Een gedeelte van het voorkeurstracé ligt buiten het door de raad bepaalde gebied tussen ZF3 en ZF4. Het gaat om het gedeelte ten zuiden van de Huinerweg tot de aan de aansluiting van het voorkeurstracé op de Voorthuizerstraat.



Figuur 5: Gedeelte buiten het oorspronkelijke onderzoeksgebied

De kanttkening van de ligging van het voorkeurstracé buiten het onderzoeksgebied is tweeledig. Ten eerste wordt afgeweken van de opdracht van de raad om te zoeken naar een voorkeurstracé tussen ZF3 en ZF4. Ten tweede is dit gebied niet meegenomen in de QuickScan-onderzoeken.

Ten aanzien van de eerste opmerking kan gesteld worden dat de in de analyse genoemde afwegingen ten aanzien van belangen (woningen niet doorkruisen, oude bosgroeiplaatsen, aanwezige natuur, praktische en technische normen ten aanzien van een weg) er toe hebben geleid dat afwijken van het onderzoeksgebied op inhoudelijke gronden kan worden gelegitimeerd.

Ten aanzien van de tweede opmerking kan gesteld worden dat wel is gekeken naar de aanwezigheid van oude bosgroeiplaatsen. Laatstgenoemde zijn niet aanwezig in het in figuur 5 weergegeven oranje gebied. Bij het ontwerp van het definitieve tracé zal voor dit gebied op alle aspecten nieuw onderzoek moeten plaatsvinden.

2. Het verkrijgen van een vergunning voor beschermde soorten is onzeker

Het is, gezien de QuickScan natuurtoets, onontkoombaar dat het voorkeurstracé impact heeft op de aanwezige planten- en diersoorten. Ondanks het vermijden van de oude bosgroeiplaatsen is het onzeker of en met welke maatregelen een vergunning van het bevoegd gezag (provincie Gelderland) kan worden verkregen.

Nader onderzoek is sowieso nodig om de exacte omvang van de invloed van de weg te bepalen. In dit onderzoek worden ook alle aangedragen locaties van soorten in de participatie onderzocht voor zover ze in het invloedsgebied van het voorkeurstracé liggen.

Door het behouden van nauw contact met de provincie Gelderland over de uitvoering van het onderzoek, de uitkomsten en de mogelijkheden voor alternatieven in het plangebied is de inschatting dat de kans op een vergunning aanwezig is.

3. Het inzicht in de totale kosten is nog marginaal

Door de grote mate van onzekerheid over de nu opgevoerde kosten voor de aanleg (+ 40%) en het ontbrekende van de hoogte van de overige kosten maakt dat inzicht in de totale kosten ontbreekt. Een evenwichtige afweging of de kosten opwegen tegen de maatschappelijke baten is dan ook op dit moment minder makkelijk te maken.

Door nader onderzoek en het specificeren van het ontwerp, uitwerking van alle noodzakelijke maatregelen en afspraken over grondaankoop kan dit inzicht de komende periode verkregen worden. Nadien volgt opnieuw een beslismoment over het al dan niet aanleggen van de zuidelijke ontsluitingsweg.

4. Voor het doorkruisen van recreatieve routes moet een oplossing worden gevonden

Het voorkeurstracé doorkruist meerdere fiets- en wandelroutes één of meerdere keren. Het voorkeurstracé doorkruist de Fietsknooproute, het Klompenpad het Huinerpad, het Westerborkpad, het Wandelpad Groene Wissel, en de Doortraproute Putten.

Op dit moment kent het voorliggende voorkeurstracé twee fietstunnels om de veilige overstekbaarheid voor langzaam verkeersdeelnemers te waarborgen. In overleg met beheerders van de recreatieve routes wordt gekeken of en op welke wijze doorgaande recreatieve routes de zuidelijke ontsluitingsweg veilig kunnen kruisen zodat blijvend gebruik kan worden gemaakt hiervan.

5. De bestaanszekerheid van sommige agrarische bedrijven kan in het geding komen door de aanleg van het voorkeurstracé

Een vermindering van de beschikbare grond en beschikking over de grond kan resulteren in lagere opbrengsten en winsten voor de agrariër. Het is niet uit te sluiten dat daarmee voor sommige agrarische ondernemers het bestaansrecht onder druk komt te staan.

Voor de realisatie van de zuidelijke ontsluitingsweg is het noodzakelijk voor de gemeente Putten om gronden aan te kopen. Kadastrale percelen die in zijn geheel moeten worden aangekocht omdat de 'rest' stukken onbruikbaar blijken kunnen worden gebruikt om bovenstaande problematiek mede te verhelpen. Daarnaast zijn er in het gehele plangebied agrarische ondernemers die hebben aangegeven te willen transformeren en/of stoppen. Dit draagt bij aan het beschikbaar zijn en houden van voldoende agrarische grond in het gebied.

6. Complete berekening stikstof ontbreekt

Voor een accurate berekening van de stikstofdepositie ontbreken de verschillende specifieke gegevens. Er moet duidelijk zijn hoe het nieuwe voorkeurstracé de verkeersstromen in de rest van Putten zal beïnvloeden. Zonder een definitief ontwerp blijven er significante onzekerheden bestaan over de mate van stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied de Veluwe.

Echter aannemelijk is dat een uiteindelijke complete berekening, waarbij er rekening wordt gehouden met zowel interne saldering van agrarisch gebied, de afname van intensiteit op andere trajecten en waarbij de realisatiefase ook is opgenomen, een positieve uitkomst kan hebben.

7. Impact op woonklimaat moet nader onderzocht worden

Alhoewel het voorkeurstracé geen woningen doorkruist (wel één bijgebouw), komt het voorkeurstracé in een aantal gevallen wel vlak langs een woning. Dit heeft gevolgen voor het woonklimaat van de betreffende bewoner(s).

Bij een verdere uitwerking van het plan moeten niet alleen die specifieke gevolgen maar ook de effecten van aansluitende wegen worden onderzocht. Het is namelijk denkbaar dat de verkeerssituatie, en daarmee ook de geluidssituatie, van aangrenzende wegen wijzigt. Omdat de standaardwaarden worden overschreden, moet ook nader onderzoek worden uitgevoerd naar geluidbeperkende maatregelen. Bij de afweging van maatregelen spelen verschillende aspecten een rol, zoals:

- Het geluideffect van een maatregel ten opzichte van het aantal profiterende woningen en de maatregelkosten;
- De technische mogelijkheden van een maatregel;
- Beschikbare fysieke ruimte voor een maatregel;
- Beschikbare financiële middelen voor een maatregel.