



Bundeling van reacties

N303 Voorthuizen-Putten



Versie : 1
Status : Definitief
Datum : 21 december 2022
Afdeling : Uitvoering Werken
Auteur : Dianne Protsman

 provincie
Gelderland

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	3
1.1	Uitgangspunten voor het groot onderhoud	3
1.2	3 ontwerpvarianten	3
1.3	Meer weten?	3
2	Ingekomen reacties en onze antwoorden daarop	4

1 Inleiding

Op 1 en 3 november 2022 organiseerden we inloophmomenten, waarbij we met zo'n 130 aanwonenden en andere belangstellenden in gesprek gingen over de 3 ontwerpvarianten voor het groot onderhoud van de N303 tussen Voorthuizen en Putten. Deze momenten waren waardevol. De reactieformulieren, die we tijdens en na afloop van de inloophmomenten ontvingen, hebben we verwerkt in deze 'bundeling van reacties'. Deze informatie nemen we mee bij het ontwerpen van de voorkeursvariant.

De reacties hebben we puntsgewijs overgenomen en voorzien van een antwoord. Omdat we ieders privacy respecteren hebben we de reacties genummerd en alle naar de persoon herleidbare gegevens weggelaten.

Met een aantal aanwonenden hebben wij aparte afspraken gemaakt en voeren we 1 op 1-gesprekken. De inhoud van deze gesprekken is vertrouwelijk en is daarom niet opgenomen in dit document.

1.1 Uitgangspunten voor het groot onderhoud

Uitgangspunten voor het groot onderhoud aan de N303 zijn:

1. Een duurzaam veilige inrichting van de weg
2. Een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur
3. Het verbreden van het vrijliggende fietspad.

1.2 3 ontwerpvarianten

Samen met de klankbordgroep (een representatieve groep vertegenwoordigers uit de omgeving) inventariseerden we het afgelopen jaar dromen, wensen en eisen. Hieruit zijn 3 ontwerpvarianten ontwikkeld:

1. Focus op minimaal ingrijpen
2. Focus op verkeersveiligheid
3. Focus op recreatie.

Vanuit de 3 ontwerpvarianten en de reacties daarop, ontwikkelen we een voorlopig ontwerp. Naar verwachting is dit in het 1^e kwartaal van 2023 klaar. Dit ontwerp koppelen we dan met u terug, samen met hoe we met uw reacties zijn omgegaan en hoe we die – al dan niet – een plek in het uiteindelijke ontwerp hebben gegeven. Rond de zomer besluit het college van Gedeputeerde Staten dan of de plannen doorgaan en hoe de uiteindelijke oplossing (voorkeursvariant) eruit ziet.

1.3 Meer weten?

Wilt u meer weten over dit project? Op www.gelderland.nl/n303 vindt u alle informatie. Mist u iets? Dan kunt u contact opnemen met het Provincieloket: provincieloket@gelderland.nl, tel. (026) 359 99 99. En mocht u graag in gesprek met ons willen, dan kunt u via dit mailadres en telefoonnummer ook een afspraak maken met Dianne Protsman, omgevingsmanager voor dit project.

2 Ingekomen reacties en onze antwoorden daarop

Nummer	Reactie	Antwoord
01	Ontwerpvariant 2: Geen rotonde Prinsenweg (kraal 3); voorkeur voor middenberm. Middengeleiders spreken aan, fietspad niet. Deze ligt te ver van de weg i.v.m. kinderen. Ontwerpvariant 3: voorkeur groencompensatie klompenpaden Van Driestweg → Huinerweg spreekt aan. Algemeen: De schermen met info zijn mooi weergegeven. Qua opbouw had dit misschien anders gekund.	Er komt geen nieuwe rotonde. Wel komt er een uitbuiging op de Woudweg in het voorkeursalternatief. Het fietspad komt langs de weg en niet achter houtwal.
02	Ontwerpvariant 2: kralen 1, 2, 10 en 14 spreken aan, kraal 11 niet Ontwerpvariant 3: kralen 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12 en 13 spreken aan.	Er komt geen nieuwe rotonde. Wel komt er een uitbuiging op de Woudweg in het voorkeursalternatief. Het fietspad komt langs de weg en niet achter houtwal. Op de Huinerweg (kraal 11) komt alleen een afsluiting aan de oostkant (zoals is te zien in ontwerpvariant 3).
03	Ontwerpvariant 2: rotonde Woudweg laten vervallen (kraal 3). Fietspad door het landschap spreekt niet aan i.v.m. veiligheid van kinderen. Ontwerpvariant 3: Groencompensatie Huinerweg en klompenpaden Huinerweg-Driestweg en middengeleider/ruimte voor het fietspad spreken aan	Er komt geen nieuwe rotonde. Wel komt er een uitbuiging op de Woudweg in het voorkeursalternatief. Het fietspad komt langs de weg en niet achter houtwal.
04	Ontwerpvariant 1: Ruimte voor auto-fietspad 5 meter en middengeleiders spreken aan. Het plateau niet. Ontwerpvariant 2: Geen rotonde Prinsenweg (kraal 3), de ruimte auto-fietspad 4 meter en middengeleiders. Het fietspad ligt te ver van de weg en is dus onveilig. Ook het plateau spreekt niet aan Ontwerpvariant 3: Het plateau spreekt niet aan. Communicatie naar omwonenden kan beter.	Er komt geen nieuwe rotonde. Wel komt er een uitbuiging op de Woudweg in het voorkeursalternatief. Het fietspad komt langs de weg en niet achter houtwal. Door een miscommunicatie tussen ons en de verspreider heeft u de uitnodiging, die we naar aanwonenden van de N303 wilden sturen, niet ontvangen. Onze excuses daarvoor. We zullen hier in het vervolgtraject scherper op zijn. Gelukkig heeft de advertentie in De Puttenaer en Barneveld huis-aan-huis, de berichtgeving via de gemeentes Putten en Nijkerk en facebook ervoor gezorgd dat we veel mensen konden bereiken.

Nummer	Reactie	Antwoord
05	Ontwerpvariant 2: fietspad, situatie bij Van den Brug en verlaging maximumsnelheid spreken aan. Ontwerpvariant 3: situatie kruising Woudweg spreekt aan.	Het fietspad tussen Huinen en Putten krijgt een breedte van 3,5 meter. Tussen Voorthuizen en Huinen komt een fietspad van 3 meter om hier het Gelders Natuur Netwerk (GNN) zoveel mogelijk te sparen. Daarnaast zijn hier minder fietsers, wat een breedte van 3 meter rechtvaardigt. De uitbuiging op de Woudweg nemen we op in de voorkeursvariant. Bij Van de Brug komt een rijstrook voor link afslaand verkeer vanuit Voorthuizen.
06	Ontwerpvariant 1: geen fietspad van 3 meter. Ontwerpvariant 2: start van de weg van 60/80, invoegstrook bij Van den Brug en fietspad van 3,5 meter spreken aan. De rotonde niet.	Het fietspad tussen Huinen en Putten krijgt een breedte van 3,5 meter. Tussen Voorthuizen en Huinen komt een fietspad van 3 meter om hier het Gelders Natuurnetwerk (GNN) zoveel mogelijk te sparen. Daarnaast zijn hier minder fietsers, wat een breedte van 3 meter rechtvaardigt. Er komt geen nieuwe rotonde. De uitbuiging op de Woudweg nemen we op in de voorkeursvariant. Bij Van de Brug komt een rijstrook voor link afslaand verkeer vanuit Voorthuizen. De ingang 60/80 werken we verder uit in het voorkeursalternatief.
07	Het fietspad verbreden naar 3 meter is een zeer positieve verbetering. Breder is niet nodig. Mocht er meer ruimte zijn, gebruik deze dan voor het verbreden van de rijweg, want deze is gevaarlijk smal. De kruising Bato'sweg/Kolthoonseweg met de Klunenburg is in alle varianten goed opgelost. De opstelplaats voor 1 auto tussen de N303 en het fietspad vanaf de Kolthoonseweg is een welkome aanpassing. Of daar een drempel moet komen of een opstelplaats voor fietsers in het midden moet komen, is ons om het even. Daar mogen de aanwonenden en de verkeerskundigen met elkaar het juiste besluit over nemen. Uiteraard vinden we het positief als het landschap wordt gecompenseerd, hersteld en/of versterkt. Onze complimenten voor het oplossen van complexe situaties. Tekeningen zien er tip-top uit.	Het fietspad tussen Huinen en Putten krijgt een breedte van 3,5 meter. Tussen Voorthuizen en Huinen komt een fietspad van 3 meter. De rijweg wordt ten opzichte van de huidige situatie (tussen 5,80 en 6,20 meter) verbreed naar 6,5 meter. De Bato'sweg krijgt een uitbuiging.
08	Zorgen over de verbreding van het fietspad. Het fietspad komt wel erg dicht langs de voorgevel.	Het fietspad krijgt een breedte van 3,5 meter bij deze woning. De tussenberm wordt 2 meter. We bekijken nog hoe we de situatie hier kunnen optimaliseren.

Nummer	Reactie	Antwoord
09	Ik wil eventuele bomenkap compenseren op mijn eigen terrein (houtwal)	In een latere fase in het project bekijken we hoe we eventuele kap kunnen compenseren.
10	Ontwerpvariant 1: de situatie bij Van den Brug en Vierhouten spreekt aan. De kruising Huinerweg is duidelijk en overzichtelijk met het plateau. Kruising Woudweg wel plateau in verband met hele gevaarlijke situatie/oversteek. Kruising Driestweg veilig en netjes. Wat niet aanspreekt is het plateau van 8 cm, in verband met geluidshinder. Kruising Huinerweg werd zandweg niet afgesloten, voorkeur voor wel. Er is niet of nauwelijks zicht vanaf die kant (oostzijde). Ontwerpvariant 2: De kruising bij Landal is overzichtelijk en veilig. Kruising rondweg Voorthuizen is duidelijk bij betreden 60 km-zone. Situatie Klunenweg met schijnplateau + oostzijde afsluiten. Situatie Klunenweg wel veilig voor fietsers/oversteek voor schoolgaande kinderen, voor auto's is deze niet veiliger. 3 meter is afdoende voor het fietspad. Wat niet aanspreekt in deze variant is de rotonde Woudweg. Een plateau is voldoende. Verder is de situatie bij Koestapel overdreven. Kruising Huinerweg aan de westzijde iet afsluiten, daardoor verplaatst het verkeer zich naar de Bato'sweg/Klunenweg. De tussenberm auto-fietspad van 1,75 meter is teveel; die mag overal 1,5 meter zijn. De situatie bij de Driestweg behoeft geen tussenruimte tussen weg en fietspad. De situatie bij Vierhouten en Van den Brug is overdreven en niet nodig! Ontwerpvariant 3: de situatie bij Landal Heihaas is perfect duidelijk. Die bij van den Brug en Vierhouten is in deze variant beter dan in variant 2. Hetzelfde geldt voor de situatie bij Koestapel. Woudweg ziet er veilig uit en situatie bij de Huinerweg is helemaal goed. Wat beter kan in variant 3 is dat er bij Van den Brug en Vierhouten iets meer ruimte kan worden aangehouden tussen weg en fietspad, zoals bij Heihaas. Een fietspad van 3,5 meter is te breed. 3 meter is breed genoeg om nog naast elkaar te fietsen. Verder bij Bato'sweg schijnplateau aanbrengen. Geen verlichting rondom weg/fietspad Woudweg is niet te doen. Denk aan de schoolkinderen. Een fietspad van 3 meter breed is genoeg. Hoe breder, hoe meer snelheid. Denk aan goede verlichting langs straat en fietspad.	We leggen u de voorkeursvariant en de keuzes die we daarin maken graag uit in een 1 op 1 gesprek. Daarnaast kunt u contact opnemen met het lid van de klankbordgroep, dat uw wijk en belangen hierin vertegenwoordigt. U kunt zijn gegevens opvragen bij het Provincieloket (provincieloket@gelderland.nl; (026) 359 99 99). U kunt dit mailadres en telefoonnummer ook gebruiken als u een afspraak met ons wilt maken.

Nummer	Reactie	Antwoord
11	Ontwerpvariant 1 neemt het minste ruimte in beslag en heeft de minste aantrekkingskracht voor extra verkeer. De drempels bij de woningen zijn niet acceptabel in verband met lawaai. Het is nu al niet te doen om met de ramen open te slapen. Ontwerpvariant 2 kost veel ruimte en de weg komt op diverse plaatsen veel te dicht bij woningen en trekt extra verkeer aan. Ontwerpvariant 3 neemt onnodig veel ruimte in beslag. Betrek direct omwonenden meer bij het project. Zij kennen de gevaren van de weg. Probeer de weg zo ver mogelijk bij de woningen vandaan te houden door soms de weg iets op te schuiven, bijvoorbeeld ter hoogte van Klunenweg/Bato'sweg de bocht iets af te vlakken (zie foto in bijlage). Sinds de komst van de rondweg Voorthuizen is het verkeer behoorlijk toegenomen. Hier zijn zorgen over, zeker ook met het oog op een nog aan te leggen rondweg bij Putten. Probeer de weg zo compact mogelijk te houden door zo min mogelijk grond van de percelen te gebruiken. Niemand wil de weg dicht bij zijn woning. Het gevaar zit hem vooral in het eenzijdige fietspad. Bij afslaan hebben auto's niet in de gaten of zien achterop komende fietsers over het hoofd. Misschien is het een idee om fietsers in bepaalde gevallen voorrang te geven. Daarentegen moet het fietspad ook niet onnodig breed worden gemaakt. Op diverse plaatsen blijft het bestaande fietspad intact en krijg je alsnog weer flessenhalzen.	We leggen u de voorkeursvariant graag uit in een 1 op 1 gesprek. Dit aanbod hebben we u al per mail gedaan en geldt nog steeds. Daarnaast kunt u contact opnemen met het lid van de klankbordgroep, dat uw wijk en belangen hierin vertegenwoordigt. U kunt zijn gegevens opvragen bij het Provincieloket (provincieloket@gelderland.nl; (026) 359 99 99). U kunt dit mailadres en telefoonnummer ook gebruiken als u een afspraak met ons wilt maken.
12	Ontwerpvariant 1: drempels zorgen voor meer lawaai door meer optrekkend verkeer. Ontwerpvariant 2: kraal 1 spreekt aan; het scheiden van baanvakken van 80 naar 60 kilometer per uur. Kraal 3 spreekt minder aan (rotonde, afremmend verkeer (snelheid)). Ontwerpvariant 3: kraal 3 spreekt aan vanwege het zichtbaar maken van een kruising. Wat minder aanspreekt in deze variant is kraal 1. Ik zou hier variant 2, kraal 1 willen zien. Voor het vervolgproces geef ik mee: een veilige afscheiding tussen rijbaan en fietspad en tussen kraal 1 en 3 een geluidswerende afscheiding.	Bij ontwerpvariant 2 wordt de ingang 80/60 uitgewerkt in het voorkeursalternatief. De situatie bij de Woudweg werken we in het voorkeursalternatief uit volgens variant 3. Hier komt dus geen drempel. Als er geluidswerende maatregelen nodig zijn, dan komen we daar in een later stadium in het project op terug.

Nummer	Reactie	Antwoord
13	Ik heb wat zorgen over de aanpassingen aan de weg en wil die graag in een gesprek toelichten.	We gaan graag met u in gesprek. We zijn bereikbaar via het Provincieloket (post@gelderland.nl ; (026) 359 99 99.
14	Ontwerpvariant 1: de onderbreking van de middenstrook door middel van stippellijnen is niet voldoende om een veilige situatie te creëren ter plaatse van een afslag. Ontwerpvariant 2: wat aanspreekt is dat ter hoogte van het landgoed het fietspad niet achter de wal ligt maar naast de weg. Een fietspad van 3,5 meter is voor de toekomst een betere oplossing, omdat fietsverkeer in de toekomst sneller en breder wordt. Het is ook veiliger van wandelaars. Ook wordt het passeren van elkaar hierdoor veiliger. De middenberm/oversteekplaats ter hoogte van Groot en Klein Koestapel en de laan het landgoed op (onderdeel van het Marskramerpad) is de meest veilige methode om voetgangers en in de toekomst ook fietsers (bezoek aan Groot Koestapel) over te laten steken. Is de variant ter hoogte van Groot en Klein Koestapel te combineren met variant 3 (een verhoogd plateau)? Dus de middenberm creëren in combinatie met een verhoging. Ontwerpvariant 3: een verhoogd plateau ter hoogte van Groot en Klein Koestapel geeft naar ons idee goed aan bij weggebruikers dat hier een verandering van de situatie plaatsvindt, waardoor gebruikers alerter zullen zijn. Dit creëert dus automatisch een veiliger oversteek/afslag. Wat minder aanspreekt is dat fietsers en voetgangers geen middenberm hebben waar ze halverwege een veilige plek hebben om te kunnen staan, mocht dit nodig zijn. Is ter plaatse van Groot en Klein Koestapel deze variant te combineren met variant 2?	Het fietspad tussen Huinen en Putten krijgt een breedte van 3,5 meter. Tussen Voorthuizen en Huinen komt een fietspad van 3 meter om hier het Gelders Natuurnetwerk (GNN) zoveel mogelijk te sparen. Daarnaast zijn hier minder fietsers, wat een breedte van 3 meter rechtvaardigt. De ingang van Koestapel geven we vorm volgens ontwerpvariant 3, dus met een verhoging. Door een combinatie aan te leggen van een verhoging en uitbuiging kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Dit is daarom geen optie.
15	De beuken staan er al vanaf 1920. Deze hebben hun leeftijd al enkele jaren overschreden, wat al is gebleken (er zijn er inmiddels al velen weggehaald). Tevens zijn ze zo in omvang toegenomen dat het uitzicht op veel plaatsen erg wordt belemmerd en er zeer gevaarlijke situaties ontstaan. Mijn voorstel is: alles vervangen door herbepanting waar dat mogelijk is en weglaten tot minimaal 100 meter voor een oversteekplaats/kruising. Dan de kruisingen Woudweg/Prinsenvweg, met de N303 een rotonde aanleggen met lange breedte aan en afloop op de N303 zodat het vrachtverkeer minder hoeft te	Noodzakelijk te kappen bomen herplanten we volgens een compensatieplan. We passen groeiplaatsverbetering voor te behouden bomen toe. Dit betekent dat de bomen ondergronds meer ruimte krijgen en dat we de grond bijvoorbeeld aanvullen met bomengrond, dat een hogere voedingswaarde heeft dan normale grond. De zichtlijnen op kruisingen kunnen we waarborgen voor voertuigen.

Nummer	Reactie	Antwoord
	slingeren bij het nemen van de ronding, geeft betere doorstroming. Bij de Woudweg en Prinsenweg meer ruimte creëren dat er VEEL meer zicht op de N303 komt. Houd er rekening mee dat een landbouwtrekker met voorlader ongeveer 5 meter voor de chauffeur uitkomt. Dat geldt ook voor alle andere oversteken. Dit type voertuigen worden steeds meer verkocht en gebruiken de N303 dagelijks. Tevens willen wij u erop wijzen dat er volgens mij niet genoeg rekening mee wordt gehouden dat de landbouwmachines, die wij in gebruik hebben, een breedte van maximaal 3400 mm. hebben, gerekend de standaard uitvoering van bijvoorbeeld een hakselaar of balenpers. Hierdoor zal er op het wegdek voldoende rijvlak nodig zijn om veilig te kunnen verplaatsen. Hierbij denk ik aan het weggedeelte Putten-Ermelo.	Bij de Woudweg/Prinsenweg komt de oplossing volgens ontwerpvariant 3, dus de uitbuiging. Er komt waar nodig grasbeton in de bermen zodat landbouwvoertuigen elkaar beter kunnen passeren.
16	Ontwerpvariant 1 spreekt aan omdat het weinig ruimte van de tuin vraagt. Het verhoogde plateau spreekt minder aan vanwege geluidsoverlast. Ontwerpvariant 2: een rotonde vraagt veel ruimte van de tuin, trekt sluipverkeer aan en genereert uitstoot door optrekkend verkeer. Ontwerpvariant 3: Een middengeleider zorgt voor veiliger oversteken. Door rustig doorrijden is er minder geluidsoverlast en uitstoot. Maar ook deze variant neemt veel ruimte weg.	Bij de tuinen bekijken we nog hoe we de situatie kunnen optimaliseren nadat we meer gedetailleerde metingen hebben gedaan. Deze metingen doen we in januari en februari 2023. Bij de Woudweg/Prinsenweg komt de oplossing volgens ontwerpvariant 3, dus de uitbuiging. Er komt dus geen nieuwe rotonde op dit kruispunt.
17	Ontwerpvariant 1: Op de hoofdrijbaan ligt asfalt, soms met teer op oude straatklinkers! Wel minimaal ingrijpen door middel van uitzicht bomen kappen. Doe iets of doe niets. Halfbakken is weggegooid gemeenschapsgeld! Zoals ook nu het aanbrengen van geheel nieuwe thermobelijning op 14 november 2022. Opfrissen van stukjes in verband met verkeersveiligheid is iets anders. Ontwerpvariant 2: 1^e opstellengte van 5 meter is te weinig. Niemand rijdt door tot op de streep, zeker niet met de vele vrachtwagens. Een Tesla is 5 meter, een auto van 4,5 is schuin 4,7 (zie tekening op reactieformulier). Ontwerpvariant 3 is te duur. Recreanten fietsen in het bos op paden van 1,5 – 2,5 meter. Betonpad ca. 2,4 meter. Fietspad van 3,5 meter kan terug naar 2,5 meter. 0,5 meter berm toevoegen tussen weg en fietspad. Dat is 0,5 minder grondaankoop: KASSA! Of 0,5 meter toevoegen aan de rijbaanbreedte en 80 km/uur behouden, dan doe je wat!	Het fietspad tussen Huinen en Putten wordt verbreed naar 3,5 meter. Tussen Voorthuizen en Huinen komt een fietspad van 3 meter. Een recreatief fietspad in een bos wordt anders gebruikt dan een fietspad langs een (provinciale) weg. Denk hierbij ook aan scooters, bakfietsen, enz. Die moeten elkaar veilig kunnen passeren. De tussenberm wordt 2 meter. Het waterschap is betrokken bij het proces. Net als de gemeenten Nijkerk en Putten overigens.

Nummer	Reactie	Antwoord
	Geheel was netjes verzorgd. Wat ik miste, was de reactie van het Waterschap. Dadelijk start bij hen weer de discussie.	
18	Het lijkt mij niet verstandig om vanaf de kruising Woudweg/Prinsenweg de vaak schoolgaande fietsers, ver van de doorgaande weg, af te leiden. Dan is de kans op 'nare' situaties een stuk groter. Er is al eens gedacht om trajectcontrole toe te passen. Dat scheelt bijzonder veel brandstof en slijtage aan auto's en vrachtauto's. Mijn ervaring met verkeersplateaus is dat automobilisten, die er vaak rijden, hun snelheid verhogen totdat zij nog steeds op te hoge snelheid eroverheen denderen.	Het fietspad komt langs de weg en niet achter de houtwal. Het verkeersplateau dwingt als het ware de automobilist om af te remmen naar 60 kilometer per uur. We richten de weg zo in, dat het wegontwerp voldoende uitnodigt om 60 kilometer per uur te rijden en niet harder. Trajectcontrole is daarom niet aan de orde.
19	Ontwerpvariant 1: het fietspad is een grote verbetering. Wat minder aanspreekt is het onverminderd slechte uitzicht vanaf de Prinsenweg en Woudweg, vanaf de Prinsenweg nu nog verder naar achteren staan. Verder de 60 km-restrictie, wat een onzin! Op de Prinsenweg geldt ook 60 km/uur, maar uit metingen blijkt dat er harder gereden wordt. Ontwerpvariant 2: Rotonde Prinsenweg/Woudweg spreekt aan: de enige echte veilige variant voor iedereen. Bij Koestapel is ook een duidelijke verbetering, het fietspad is ook prima. Wat minder aanspreekt is de maximumsnelheid van 60 km/uur, zeker het stukje vanaf de rondweg tot aan de rotonde. Doe dan vanaf de rotonde 60 km/uur. Ontwerpvariant 3: alleen het ontwerp van het fietspad spreekt aan, maar dan niet het stuk het bos in. Eigenlijk alles in deze variant spreekt minder aan; verminderd uitzicht Prinsenweg/Woudweg, fietspad door bos heen, de oplossing bij Koestapel die niets brengt voor de aanwonenden en natuurlijk de 60 km. Voor het vervolg: Ben zeer benieuwd wat er gaat gebeuren als de werkzaamheden plaatsvinden met het verkeer. Bij ongevallen richting Putten komt het verkeer overal op de binnendoor-paden en onverharde landweggetjes die allemaal eigen weg en/of erf zijn gescheurd. Er is geen enkele goede omleiding mogelijk, alleen volledige afsluiting. En een sluipverkeerverbod.	We richten de weg zo in, dat het wegontwerp voldoende uitnodigt om 60 kilometer per uur te rijden en niet harder. Daarnaast kiezen we voor dit snelheidsregime om een wegprofiel van 6,5 meter mogelijk te maken en veel bomen te besparen. Bovendien heeft de klankbordgroep in 2019 unaniem haar voorkeur hiervoor uitgesproken. Het college van Gedeputeerde Staten van Gelderland heeft dit advies overgenomen. Bij de Woudweg/Prinsenweg komt de oplossing volgens ontwerpvariant 3, dus de uitbuiging. Er komt dus geen nieuwe rotonde op dit kruispunt. Het fietspad tussen Huinen en Putten wordt verbreed naar 3,5 meter. Tussen Voorthuizen en Huinen komt een fietspad van 3 meter. Het fietspad komt naast de weg te liggen en niet achter de houtwal. De omleidingsroutes en de fasering van de werkzaamheden komen in de uitvoeringsfase aan de orde.

Nummer	Reactie	Antwoord
20	De Voorthuizerstraat ter hoogte van nummer 238 is geen uitrit maar de openbare weg. De nieuwe rij bomen (links) vormen ernstige belemmeringen qua zicht als je de N303 op wilt rijden.	De weg wordt in het voorkeursalternatief uitgevoerd als zijweg. Daarbij worden de zichtlijnen gewaarborgd.
21	Bij variant 1 is te weinig oog voor verkeersveiligheid De rotonde Woudweg/Prinsenweg in variant 3 spreekt aan. Kies voor mensenlevens, kies voor een rotonde!!! Dit is de veiligste optie. Graag zo snel mogelijk mee beginnen Liefst per direct al een 60-km-weg van maken!	Bij de Woudweg/Prinsenweg komt de oplossing volgens ontwerpvariant 3, dus de uitbuiging. Er komt dus geen nieuwe rotonde op dit kruispunt. Een rotonde vergt veel ruimte van o.a. voortuinen. We richten de weg zo in, dat het wegontwerp voldoende uitnodigt om 60 kilometer per uur te rijden en niet harder.