

**Aan: Klankbordgroep N303**

**Kopie aan:**

**Van: Wilbert de Hoog**

**Onderwerp: Variantenstudie N303 Voorthuizen - Putten**

## **De N303 tussen Voorhuizen en Putten**

Tussen Voorthuizen en Putten ligt de provinciale weg N303 in een landschappelijk en ecologisch waardevol gebied. Langs de weg staan woningen en bedrijven. Binnen de kom van Huinen zijn rijbaan en fietspad enkele jaren geleden aangepakt. Buiten de kom zijn de rijbaan en bermen relatief smal waarbij bomen dicht op de weg staan. Op de N303 mag 80 km/uur worden gereden, wat relatief hard is voor deze smalle weg met veel uitritten en waar de bomen zeer dicht langs de weg staan en in 2017 tot 11.500 motorvoertuigen per dag over reden. Op dit moment wordt langs Voorthuizen de rondweg aangelegd, die bij de komgrens van Voorthuizen aansluit op de N303. De N303 tussen Voorthuizen en Putten is nu niet geschikt om het auto- en vrachtverkeer op een goede en veilige wijze te kunnen verwerken.



Langs de N303 ligt aan één zijde van de weg een smal fietspad waar fietsers in twee rijrichtingen fietsen en hierbij regelmatig met elkaar in conflict komen.

Op de N303 is in het jaar 2021 groot onderhoud gepland. Dit is reden om nu goed te kijken hoe deze weg veilig kan worden ingericht.

## **Wens tot verkeersveilige route heeft gevolgen voor omgeving**

De provincie heeft de ambitie om het fietspad op te waarderen tot een veilige en comfortabele fietsroute van voldoende breedte. Ook de verkeersveiligheid op de N303 moet verbeteren. Dit door de inrichting, functie en het gebruik van de weg op elkaar af te stemmen. Maar de beschikbare ruimte is beperkt, de wensen hebben al gauw aanzienlijke gevolgen op waardevolle landschappelijke en ecologische functies aan weerszijden van de weg.



De inrichting van de N303 is al langer onderwerp van gesprek. Op bestuurlijk niveau heeft de gemeente Putten dit aangekaart bij de Commissaris van de Koning. Die heeft toegezegd met een oplossing te komen.

### **Intermezzo Duurzaam Veilig: inrichting, functie en gebruik met elkaar in overeenstemming**

Voor een duurzaam veilige inrichting van een weg dienen functie, gebruik en inrichting van de weg op elkaar te zijn afgestemd:

- Functie: wegcategorieën als erftoegangsweg (60 km/uur), gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur) of stroomweg (100 tot 130 km/uur).
- Gebruik: bijvoorbeeld type weggebruikers als voertuigsoorten en hoeveelheid verkeer.
- Inrichting: bijvoorbeeld breedte van rijbaan en bermen, scheiden of mengen van verkeerssoorten, wijze van voorrangsregeling.

Als deze onderdelen op elkaar zijn afgestemd sluiten wegbeeld, omgeving en gedrag van weggebruikers aan bij de verwachtingen. De vormgeving van de weg wordt herkenbaar en het wegverloop en gedrag van de weggebruikers wordt voorspelbaar zodat een veilige weg ontstaat.

## **Met een klankbordgroep tot gedragen voorstel**

Samen met een klankbordgroep bestaande uit vertegenwoordigers van bewoners, bedrijven, landbouwers, recreatie, natuur en landschap is gewerkt aan een oplossing die zo veel mogelijk recht doet aan de omgeving. Hierin zijn diverse varianten vergeleken.

## Verminderen gebruik van de weg biedt onvoldoende soelaas

Het gebruik van de weg is onderzocht met een kentekenonderzoek. Hieruit blijkt dat circa 95% van het verkeer een herkomst of een bestemming heeft in het gebied. Uit nader uitgevoerde analyse blijkt dat maatregelen als lagere snelheid, snelfietsroute en verplaatsing van bedrijven niet voor genoeg afname van het autoverkeer zorgen om de weg als een normale 60 km-weg (erftoegangsweg) te kunnen inrichten. De weg blijft hiervoor veel te druk waardoor het geen veilige weg zal worden: het gebruik van de weg komt niet in overeenstemming met de inrichting en de functie van een erftoegangsweg.



## Inrichting van de weg aanpassen aan gebruik en functie: drie varianten

Aangezien verminderd gebruik van de weg geen oplossing geeft, zijn maatregelen nodig om de huidige en verwachte verkeersintensiteit zo goed en veilig mogelijk te kunnen verwerken. De functie van de weg blijft een gebiedsontsluitingsweg. Volgens het huidige provinciaal beleid zou de weg moeten worden omgevormd tot een gebiedsontsluitingsweg met parallelwegen zodat landbouwverkeer niet op de hoofdrijbaan hoeft en erven niet meer op de hoofdrijbaan ontsluiten. Gezien de impact van een dergelijke inrichting op de waardevolle omgeving is dit vertrekpunt verlaten en gezocht naar meer maatwerk passend bij de omgeving. Dit heeft geleid tot drie varianten met een geringer ruimtebeslag:

- Groot onderhoud hoofdrijbaan (handhaving huidige breedte), verbreding fietspad.
- Verbreding rijbaan met rijbaanscheiding, maximale snelheid 60 km/u, verbreding fietspad.
- Verbreding rijbaan en bermen (conform basisafmetingen voor gebiedsontsluitingsweg) en verbreding fietspad.



1: handhaving rijbaan, fietspad verbreden

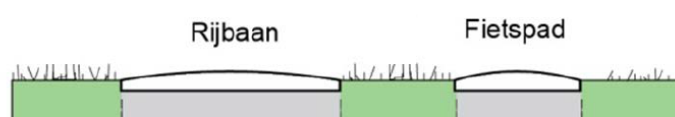


2: verbreding rijbaan en fietspad, 60 km/u. rijbaansch.



3: verbreding rijbaan en fietspad

In elke variant wordt het fietspad verbreed naar 4 meter conform de gewenste kenmerken voor een provinciale 'doorfietsroute'. In de varianten 2 en 3 wordt de rijbaan verbreed van 6 naar 6,80 meter. In variant 2 wordt een overrijdbare rijbaanscheiding opgenomen om de rijbaan visueel te versmallen en zo uit te nodigen tot een rijdsnelheid van 60 km/uur. In variant 3 worden de bermen verbreed naar 4,5 meter, passend bij een rijdsnelheid van 80 km/uur. Daar waar bomen dicht op de rijbaan staan en niet kunnen worden afgeschermd met geleiderails worden deze verwijderd en elders herplant.



| Variant | V  | Zijberm | Rijbaan | Tusenberm | Fietspad | Zijberm | Totaal |
|---------|----|---------|---------|-----------|----------|---------|--------|
| Huidig  | 80 | 2       | 6       | 1,5       | 2        | 0,5     | 12     |
| 1       | 80 | Huidig  | Huidig  | Huidig    | 4        | 1,5     | 15     |
| 2       | 60 | Huidig  | 6,8     | 1,5       | 4        | 1,5     | 16     |
| 3       | 80 | huidig  | 6,8     | 4,5       | 4        | 1,5     | 19     |

Tabel: Mogelijke drie varianten voor de inrichting van de N303 met de breedtes in meters

### Per variant andere landschappelijke en natuurlijke inpassing

In de varianten 2 en 3 zijn gebiedsmaatregelen opgenomen om het landschap en de natuur in de omgeving van de N303 te versterken. Deze maatregelen zijn nog niet uitgewerkt. Wel worden de volgende principes gehanteerd waarbij in variant 1 (conform de standaardprocedure voor groot onderhoud) alleen de noodzakelijke compenserende en mitigerende maatregelen zijn opgenomen ter behoud en versterking van de natuur en landschap: Gelders NatuurNetwerk (GNN), Groene Ontwikkelingszone (GO) en Nationaal Landschap (NL). In de andere varianten worden hierbij extra maatregelen opgenomen via een gebiedsgewijze integrale aanpak:

| Variant | Natuur en Landschap                                         | Verkeer/recreatie                                       | Bermen                                        |
|---------|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| 1       | Alleen noodzakelijke compensatie en mitigatie GNN, GO en NL | Geen aanpassing rijbaan                                 | Huidig                                        |
| 2       | Extra compensatie en mitigatie via gebiedsgewijze aanpak    | Overrijdbare rijbaanscheiding<br>Oversteekvoorzieningen | 1,5 m                                         |
| 3       | Extra compensatie en mitigatie via gebiedsgewijze aanpak    | Oversteekvoorzieningen                                  | Bredere tussenberm tussen rijbaan en fietspad |

Tabel: belangrijkste verschillen drie varianten natuur en landschap, verkeer en bermen

## Vergelijking varianten leidt naar variant 2 of 3

De varianten zijn vergeleken op diverse thema's, waarvan de samenvatting is weergegeven in bijgaande tabel. De verschillen komen met name tot uiting door:

- Natuur & biodiversiteit: variant 1 laagste score door alleen de noodzakelijke compenserende maatregelen terwijl varianten 2 en 3 extra compenserende maatregelen bevatten.
- Bereikbaarheid: variant 3 beste score, heeft de beste doorstroming en voldoet aan de eisen behorende bij het kwaliteitsnet goederenvervoer.
- Gezonde en veilige leefomgeving: variant 2 hoogste score, door lagere snelheid minste hinder op vele aspecten.
- Bodem: variant 3 grootste ruimtebeslag en daardoor grootste ingreep op gebieden met middelhoge en hoge archeologische verwachtingswaarde.
- Energie: variant 2 hoogste score door lagere rijsnelheid en daardoor lager brandstofverbruik.

| Thema                          | 1  | 2 | 3  |
|--------------------------------|----|---|----|
| Landschap en cultuurhistorie   | -  | - | -  |
| Natuur & biodiversiteit        | -- | - | -  |
| Ruimtegebruik                  | -  | - | -  |
| Bereikbaarheid                 | 0  | 0 | +  |
| Gezonde & veilige leefomgeving | 0  | + | 0  |
| Water                          | 0  | 0 | 0  |
| Bodem                          | -  | - | -- |
| Energie                        | 0  | + | 0  |

Variant 2 krijgt de voorkeur als een gezonde en veilige leefomgeving belangrijk wordt gevonden, variant 3 krijgt de voorkeur als bereikbaarheid belangrijk wordt gevonden. De verbetering op deze thema's gaat bij beide varianten wel ten koste van landschap, cultuurhistorie en natuur en vergen daarnaast ruimte.

## Advies Klankbordgroep: variant 2

De klankbordgroep heeft unaniem de voorkeur gegeven voor variant 2 met 60 km/uur. Argumenten zijn veelal hogere veiligheid, minder aantasting van en hinder voor de natuur, minder hinder voor de omgeving en een beperkter ruimtebeslag dan variant 3. Daarnaast zijn uitgangspunten en wensen benoemd om mee te nemen in de uitwerking, zoals maatwerk ten aanzien van het fietspad, de bomen en de rijbaanscheiding. Variant 1 is voor de klankbordgroep eigenlijk geen optie omdat de veiligheid op de rijbaan dan niet verbetert.

## Uitwerking voorkeursvariant

De voorkeursvariant is nog niet op details uitgewerkt. Wel is een schetsontwerp gemaakt om een kostenraming te kunnen maken (kosten circa 11 miljoen euro exclusief btw), en zijn visualisaties gemaakt om een beeld te geven van de nieuwe inrichting.

**Datum**

13 februari 2019

**Zaaknummer**

2014-01448

**Blad**

6 van 9



Daar waar het kan worden bomen behouden of herplant. Veel bomen staan echter nu zo dicht op de rijbaan dat er geen ruimte is voor een geleiderail. De vorm van de rijbaanscheiding (vorm, materiaal en kleur) dient nog nader bepaald te worden waarbij onder andere rekening moet worden gehouden met overrijdbaarheid (ook naar erven en percelen en voor hulpdiensten) en de veiligheid voor motorrijders. Bermen en middengeleiders (ook op de rotonde) worden voorzien van gebiedseigen beplanting: schrale graslandbermen of bloemrijke bermen.



Op het kruispunt met de Prinsenweg en Woudweg zijn middengeleiders opgenomen zodat verkeer in twee fasen kan oversteken



Ter hoogte van landgoed Gerven zijn twee varianten voor de aanleg van het fietspad: achter de wildwal door het landgoed, of direct langs de N303 op een bestaande watergang, en in de wildwal. In het laatste geval wordt de watergang grotendeels (Drostenbeek) verlegd naar achter de wildwal.

**Datum**

13 februari 2019

**Zaaknummer**

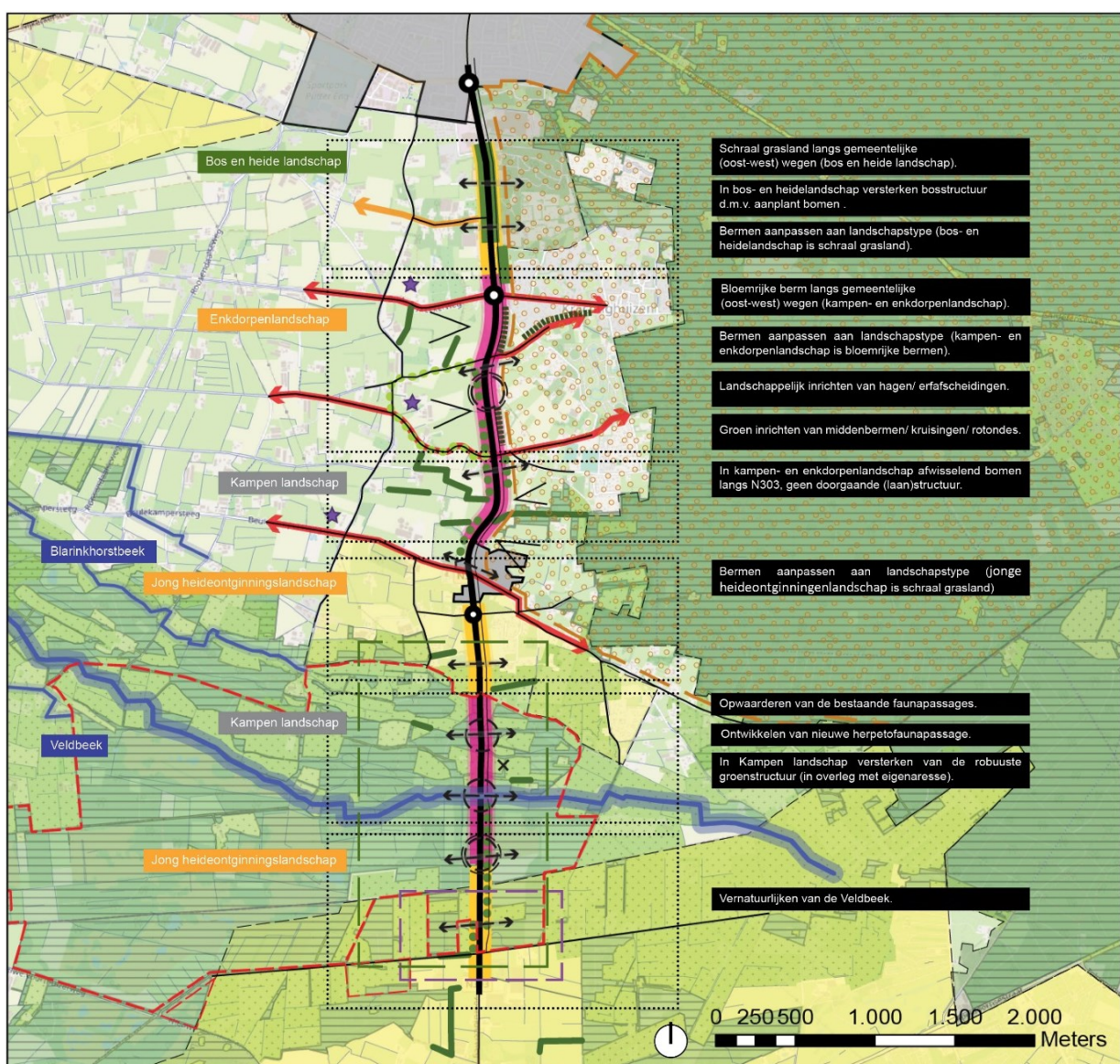
2014-01448

**Blad**

7 van 9

**Gebiedskaart**

Van het traject en zijn omgeving is een gebiedskaart gemaakt. Hierin zijn op basis van analyse en aandachtspunten voor landschap, cultuurhistorie en natuur adviezen opgenomen met indicatieve maatregelen ter versterking van het gebied. De maatregelen zijn per deelgebied (naar landschapstype) opgenomen.



**Kaart: Gebiedskaart integrale variantenstudie N303**

**Datum**

13 februari 2019

**Zaaknummer**

2014-01448

**Blad**

8 van 9

Voorbeelden van maatregelen ter versterking van landschap en cultuurhistorie zijn:

- Zichtlijnen richting landschap behouden en versterking landschappelijke structuren (wildwallen, kransen rondom enken en inrichting/beplanting erven).
- Verrijken landschap door vergroting biodiversiteit: bermen N303 en andere wegen met bloemrijke bermen of verschraling bermen (per landschapstype). Rotonde gebiedseigen beplanting. Prioriteit oostwest routes met recreatieve functie.
- Extra kwaliteitsimpuls omgeving door behoud en/of versterken en toevoegen van diverse landschapsstructuren en -elementen als houtwallen, singels en bospercelen, versterking beleving landgoed Gerven, versterking krans-es door laanbeplanting langs rand es en hagen omvormen met gebiedseigen beplanting.
- Versterken robuuste bosstructuur door aanplant nieuw bos en versterking bestaande bospercelen.



Voorbeelden van maatregelen ter versterking van de natuur zijn:

- Bij kap bomen rekening houden met ecologische functionaliteit en deze zoveel mogelijk behouden of herstellen (bijvoorbeeld met hop-overs en stapstenen voor vleermuizen en das).
- Versterking van natuurwaarden door versterking van landschapselementen als houtwallen en singels. Dichten van gaten in structuren zodat aaneengesloten oost-westverbindingen ontstaan voor das en vleermuis.
- Bermen van N303 in landbouwgebieden voldoende breed voor versterken biodiversiteit.
- In meer agrarische deel langs N303 mogelijkheden onderzoeken voor versterken leefgebied kamsalamander en steenuil door aanleg poelen (stapstenen) en plaatsen nestkasten in combinatie met geschikt foerageergebied.
- Opwaarderen huidige faunapassage voor herpetofauna en das en optimaliseren duiker van Veldbeek tot volwaardige faunapassage.
- Twee extra gewenste faunapassages voor verbinding vochtige heidegebieden.
- Bij compensatie ruimtebeslag en kap bomen meeste potentie vergroting natuurwaarden bij versterken van ecologische structuren (oost-westverbindingen), omgeving Veldbeek door ontwikkeling beekbegeleidende natuur (broekbossen en schraallanden), versterken en verbinden kleine heidegebieden als kans voor verbinding met Appelsche Heide.



### **Vervolgproces naar balans tussen omgeving en weg**

Het realiseren van een duurzaam veilige N303 waarbij inrichting, functie en gebruik met elkaar in overeenstemming zijn is een gebiedsopgave waar verschillende partijen bij betrokken zijn. Door samen met de gebiedspartners, (grond)eigenaren, bewoners en bedrijven deze opgave op te pakken, kan een meerwaarde voor het gebied gerealiseerd worden, dat verder reikt dan alleen de wegbermen. Samen actief investeren in landschapsherstel en versterking leidt tot een aantrekkelijk recreatief netwerk, een aantrekkelijke leefomgeving voor de bewoners en een verbetering van de ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het gebied. De provincie kan invulling geven aan haar beleid om de biodiversiteit te vergroten en natuurinclusief werken tot de norm te maken.



Om tot het gewenste maatwerk te komen, wordt per landschapstype/deelgebied een proces opgestart op weg naar een balans tussen de omgeving en de weg. Hierbij heeft de provincie een initiërende rol.

### **Uitwerking per deelgebied via maatwerk met de omgeving**

De kosten van het project (circa 11 miljoen euro exclusief btw) zijn dusdanig groot, dat het duidelijk meer is dan een reguliere trajectverkenning. Om de gebiedsbenadering invulling te geven zijn extra financiële middelen nodig. Na vaststelling van de voorkeursvariant wordt via een gebiedsproces met stakeholders invulling gegeven aan de uitwerking per deelgebied via maatwerk, met teams uit de directe omgeving.