Notulen

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aanwezig:	zie presentielijst
Van:	Anne Nijland, Gerard Kuiper
Datum:	15 augustus 2018
Locatie:	Buitenlust, Hoofdstraat 89 Voorthuizen
Kopie:	-
Ons kenmerk:	BF9784MM180716
Classificatie:	Alleen voor intern gebruik
Bijlagen:	Presentatie KBG overleg

Onderwerp: **Verslag Klankbordgroepoverleg d.d. 11 juli Variantenstudie N303 - Nr. 2**

---

1. Opening

De avond wordt geopend door Wilbert de Hoog, projectmanager van de variantenstudie N303. Naar aanleiding van de vorige klankbordgroep is de klankbordgroep uitgebreid met buurtvereniging Prinsenkamp; mevrouw Kok is vanavond aanwezig. Doel van de avond is gezamenlijk varianten uit te werken van de inpassing van de weg en het fietspad. Voorafgaand hieraan eerst een toelichting van RHDHV over de principes van een Duurzaam Veilige weginrichting en Landschap, natuur en recreatie.

2. Korte terugblik

Gerard Kuiper geeft kort weer wat in de vorige KBG is behandeld. De uitdagingen worden als volgt geformuleerd:

- Verkeer: verkeersonveilig door smal profiel (bermen, rijbaan en fietspad), bomen dicht op rijbaan/fietspad en onoverzichtelijk kruispunt Prinsenweg/Woudweg i.c.m. veel lokaalgebonden (toekomstig) verkeer en te hoge snelheden voor huidige inrichting.
- Ecologie: faunapassages kunnen beter, kwetsbare natuur tussen Voorthuizen en Huinen direct achter het fietspad.
- Landschap/cultuur: landschappelijk/cultuurhistorisch waardevol gebied.

De uitdaging is de inpassing van een veilige weg, zo veel mogelijk rekening houdend met behoud en versterking van ecologie en landschap/cultuurhistorie, en zo veel mogelijk rekening houdend met behoud van (woon)bebouwing.

De klankbordgroep kan zich vinden in deze overall formuleringen.

3. Principes Duurzaam Veilig en ontwerpelementen

In een Duurzaam Veilig wegverkeerssysteem is de kans op ongevallen door een goede vormgeving bij voorbaat drastisch ingeperkt, en voor zover er ongevallen gebeuren de kans op ernstig letsel minimaal. Hiervoor dienen functie, gebruik en inrichting van de weg op elkaar te zijn afgestemd. Dit met een herkenbare vormgeving van wegen, waarbij wegen buiten de bebouwde kom gecategoriseerd zijn in stroomwegen ((auto)snelwegen, >= 100 km/uur), gebiedsontsluitingswegen (80 km/uur) en erftoegangswegen (60 km/uur). Met een herkenbare inrichting van deze wegtypes weten weggebuikers welk rijgedrag verwacht wordt en ontstaat de basis voor een veilig verkeerssysteem. Gezien het (toekomstig) gebruik van de weg, met verkeersintensiteiten rond de 15.000 mvtg/etm, is de weg ingedeeld als een gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 80 km/uur (GOW goed).

Uitgangspunt voor de N303 is het in overeenstemming brengen van functie, inrichting en gebruik. De huidige inrichting wijkt af van het gebruik en de functie. De ontwerpdilemma's voor het verlagen van de laatste twee zijn dat:

- Bij het verlagen van het gebruik de intensiteit van het verkeer dan van ca 15.000 naar 6 à 8.000 motorvoertuigen per etmaal (mvtg/etm) terug moet. Door groot aandeel lokaal verkeer (>95%) is dit niet realistisch.
- Bij het verlagen van de functie deze niet aansluit bij het gebruik van de weg, het gebruik is zo hoog dat een gebiedsontsluitingsweg het meest passend is.

Daarnaast past wijzigen van de inrichting naar de volwaardige 80 km weg met de verbreding van de rijbaan (en fietspad) niet binnen de huidige ruimtelijke, landschappelijke en natuurlijke begrenzingen. Zo veel als mogelijk moet daarom maatwerk worden toegepast binnen de kaders van Duurzaam Veilig.

Een vergelijking met de N301 tussen Voorthuizen en Nijkerk die als 60 km weg is ingericht laat onder andere zien dat het ongevalsrisico hier beduidend hoger is dan op de N303.

De klankbordgroep stelt enkele vragen:

- In het Functioneel kader Wegennet Gelderland is de functie van de N303 een lokale ontsluitingsweg, die ingericht kan worden als 60 km weg. Dit is het beleid van 2017, waarom wordt dit hier niet toegepast?
  Het klopt dat de functie van de N303 is aangemerkt als lokale ontsluitingsweg, maar het Functioneel kader Wegennet Gelderland geeft ook aan dat dit zowel een 60 als een 80 km weg kan zijn. In het Functioneel kader Wegennet Gelderland is de N303 gezien het verwachte gebruik van ca 15.000 mvtg/etm gecategoriseerd als 80 km weg.
- De groei van 50% van het verkeer op de N303 komt als ongeloofwaardig over. Bij de Rondweg Voorthuizen werd ook gezegd dat de groei in Voorthuizen 50% zou zijn, maar dit blijkt niet zo te zijn. Waar komen die groeicijfers vandaan en kunnen we daar inzicht in krijgen?
  De groei komt voort uit het verkeersmodel van Rijkswaterstaat waarin naast de algemene groei van het verkeer ook de geplande ontwikkelingen als woningbouw en uitbreiding bedrijvigheid zijn opgenomen. Er zijn twee groeiscenario's van het Centraal Planbureau: een laag (met o.a. lage economische groei) en hoog (met o.a. hoge economische groei), de waarheid zal hier ergens tussenin liggen. In dit geval is dit rond de 15.000 mvtg/etm.
  Wilbert de Hoog geeft aan dat hij zal zorgen voor een toelichting op de ontwikkeling van het verkeer.
- De Prinsenweg/Woudweg wordt druk gebruikt als sluiproute van/naar Nijkerk om Voorthuizen te vermijden. Zijn gegevens over het gebruik beschikbaar? Kan hier iets aan gedaan worden?
  Beantwoording hiervan wordt meegenomen bij gegevens verkeersmodel.

4. Landschap, natuur en recreatie

Het beleid in de ontwikkelopgaven o.b.v. de kernkwaliteiten van het Gelders Natuurnetwerk en de Groene ontwikkelingszone wordt door Carien ten Cate nader toegelicht. Onderdelen zijn onder andere de verdere ontwikkeling van de samenhang in bosjes, heide, schraalland, beken en landschapselementen in de zone tussen de Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug, verbeteren van passage N303 voor fauna en verbetering leefgebied en verbinding voor o.a. de das en reptielen. Daarnaast het verbeteren van het recreatief medegebruik tussen de Veluwe en de Gelderse Vallei. Op basis van een onderzoek van Eelerwoude worden per deelgebied de kwaliteiten en knelpunten benoemd.

De klankbordgroep maakt enkele opmerkingen:

- De ecopassage moet geschikt zijn voor edelhert en ree. Carien geeft aan niet op de hoogte te zijn van de doelsoorten waarvoor de N303 een barrière is en zal hier op terug komen.

- De oversteek via de boomkruinen is ook voor eekhoorn en boommarter.
- De N303 is een barrière voor wandelaars, hier rekening mee houden.
- Welke keuze voor de inrichting ook gemaakt wordt, het gaat pijn doen. De effecten straks goed in beeld brengen.

5. Principe oplossingen

Elk profiel (60 of 80 km) heeft meer ruimte nodig. Hoe gaan we dit inpassen zodat zoveel mogelijk gespaard blijft (landschap, natuur, woningen) en toch een veilig(er) weg ontstaat? Mogelijkheden zijn:

- nieuwe laanstructuur noord-zuid;
- weg ondergeschikt maken aan oost-west beweging.

De klankbordgroep maakt enkele opmerkingen:

- Uitgaan van bestaande situatie zou vertrekpunt moeten zijn. Hierop aanpassen; situatie nu is super onwenselijk en super gevaarlijk.
- Een pleitnota voor 60 weg wordt overhandigd aan Wilbert de Hoog.

6. Uitwerking in groepen

Aan vier tafels wordt gewerkt aan de nadere inpassing van een veiliger weg en fietspad uitgaande van “standaard” profielen 60 en 80 km.

Voorstel Diederik Huizinga

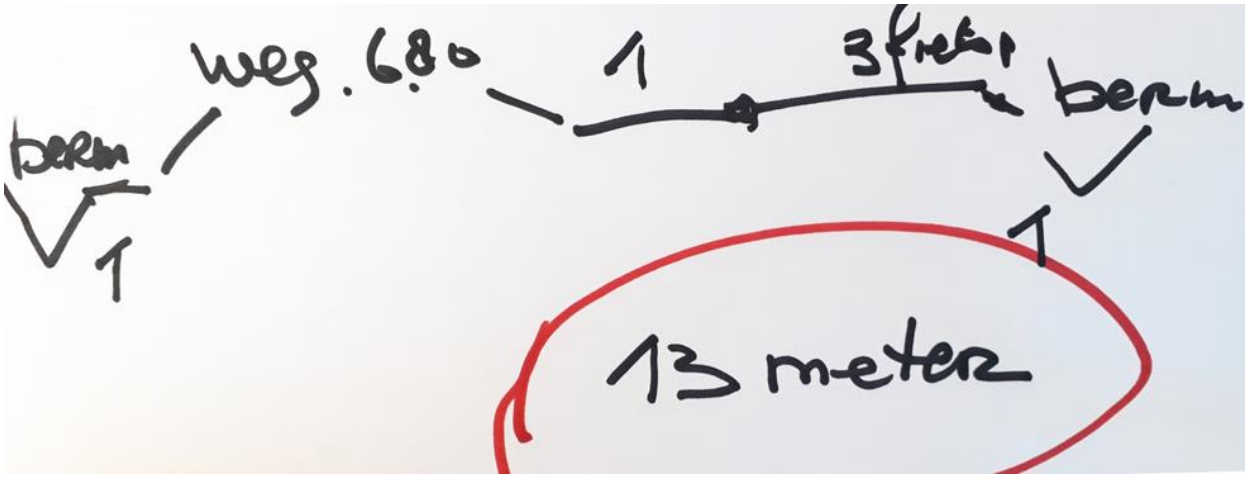
Diederik toont een voorstel voor de inpassing van de weg. Door de ruimte van de greppel aan de westzijde te gebruiken is 7 meter ruimte te creëren. Bomen staan te dichtbij en die kun je met die 7 meter meer ruimte geven door de as van de weg een stuk naar het westen op te schuiven. Ook als de greppel dicht gaat hebben de bomen meer ruimte. De bomen in de tussenberm blijven zo gespaard. Diederik stelt dat met deze oplossing kan het niet anders dat “iedereen” tevreden is, het is een landschappelijke oplossing.

Consequentie van het opheffen van de greppels kan wel zijn dat wortels van bomen worden aangetast. Voorstel is dit goed te bekijken. Diederik nodigt de projectgroep uit samen met een afvaardiging van de klankbordgroep het veld in te gaan en de situaties te plekke te bekijken. Wilbert geeft aan open te staan om in klein comité te gaan kijken.

Tafel Zuid 80

Ten zuiden van Prinsenweg/Woudweg:

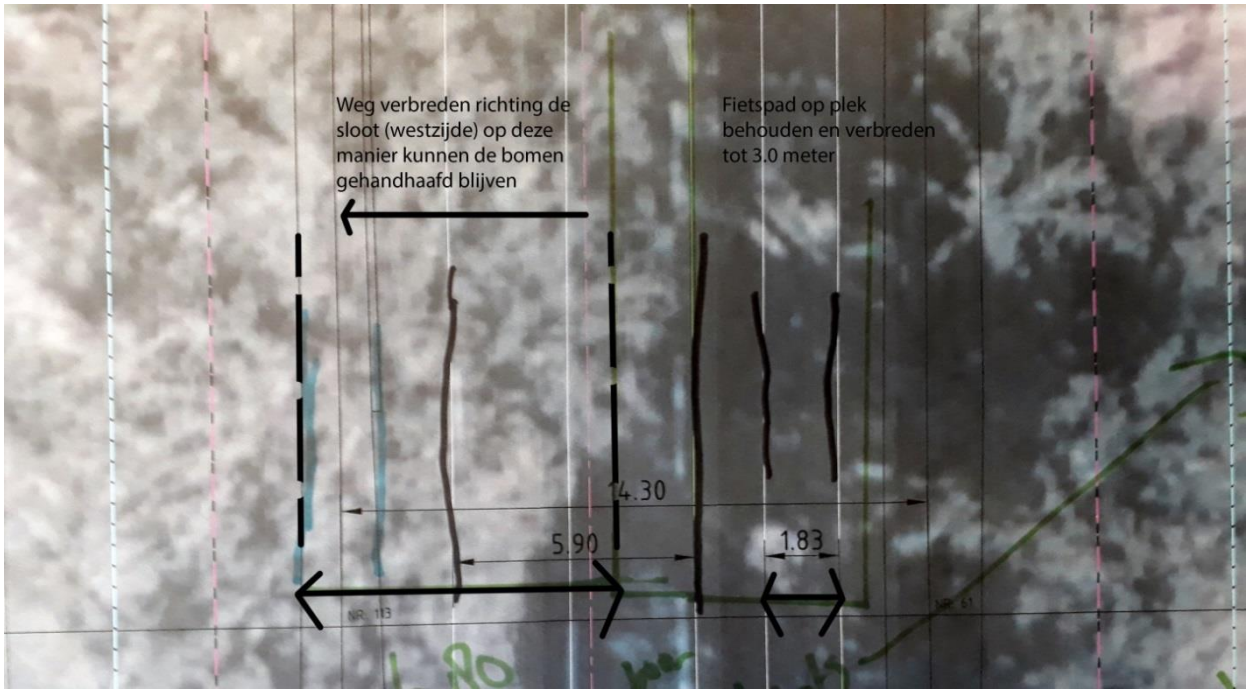
- Met houten vangrail werken voor minimaal profiel.
- Totale breedte van max 13,5 m.



Kruispunt Prinsenweg/Woudweg: keuze voor middengeleider zodat zijweg ondergeschikt blijft.

Noordelijk van Prinsenweg/Woudweg:

- Het is een natuurgebied, niet kappen van bomen tenzij.
- Bomen in tussenberm sparen, as van de weg naar het westen opschuiven over de greppel. Bomen krijgen zo meer ruimte. Binnen de groep wordt ook aangegeven de bomen in de tussenberm te verwijderen, deze stonden er vroeger ook niet.
- Weg met houten vangrails langs bomen en vluchthavens waar nodig bij beperkte bergingszone.
- Sloten zijn wel nodig voor afwatering Veldbeek, sloten staan vol in de herfst. Nader uitwerken waar sloten nodig zijn.
- Fietspad (max 3 m, breder is niet nodig, ook niet voor scholieren) afhankelijk van landschap/begroeiing dicht bij de weg of verder weg, zodat het een toeristisch aantrekkelijke route wordt, landschappelijke beleving staat centraal. Fietspad is voor zowel toeristen, scholieren en werkenden.
- Ecopassage ergens tussen Veldbeek en Koestapel, als tunnel (ca 4 m hoog, 8 m breed), maar voor edelhert is een ecoduct over de weg nodig. Hier minimale verlichting.



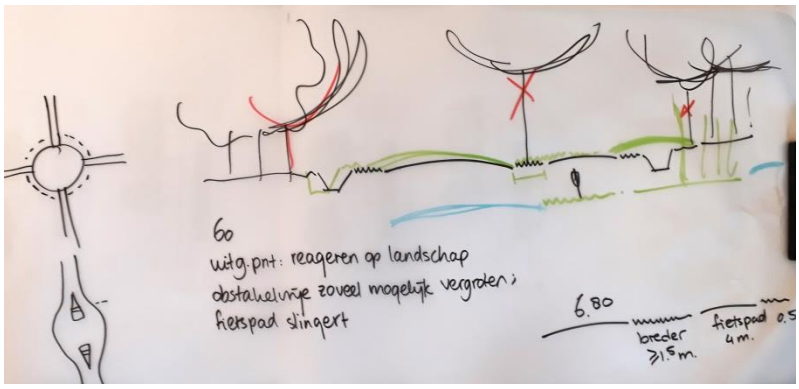
Algemeen:

- Fietspad zo weinig mogelijk verlichting, amberkleurig licht.
- Poortfunctie voor de Veluwe. Binnen 80 het 60 gevoel uitstralen, ontspanning. Weg mag iets slingeren.
- Geluidsarm asfalt toepassen voor (recreatieve) woningen.

Tafel Zuid 60

Algemeen:

- Reageren op landschap (de weg is ondergeschikt).
- Karakter landschap (met bladerdak bomen boven de weg) zoveel mogelijk behouden.
- Ecologische zone is van groot belang.
- Uitgangspunt veiligheid: obstakelvrije zo veel mogelijk vergroten, het moet wel een veilige weg worden.
- Als er gekozen wordt voor een 60 km weg dan moet de inrichting daarop goed aangepast worden. Als de inrichting niet klopt wordt er niet gehandhaafd.
- Fietspad eventueel verleggen om ruimte te geven aan een goede en veilige weg, wél omrijden maar een interessantere fietstocht (niet zo'n lang recht stuk). Fietspad mag slingeren in het landschap.





Zuidelijk van Woudweg/Prinsenweg:

- Werken met geleiderails.

Kruispunt Woudweg/Prinsenweg:

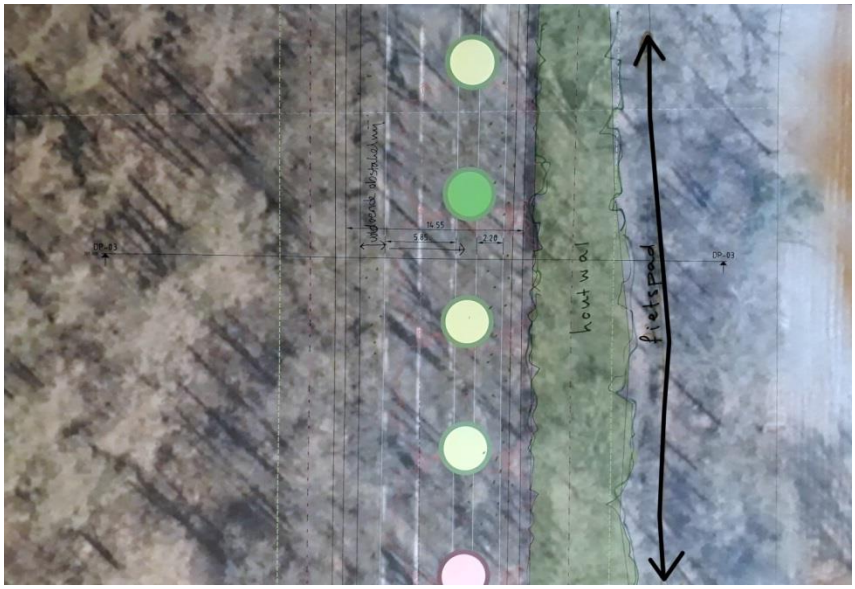
- Oplossing met middengeleiders (ruimtebeslag, verschil in belang wegen benadrukken, bij rotonde moeten fietsers veel omrijden).

Noordelijk Woudweg/Prinsenweg:

- Zorg voor genoeg obestakelvrije zones.
- Bomen in tussenberm verwijderen waar nodig.
- Fietspad achter houtwal.
- Omgeving Koestapel belangrijk voor ecologie. Minimale uitbreiding weg.

Kruisende recreatieve routes:

- Pad bij Koestapel wordt gebruikt door wandelaars en mountainbikers. Hier veilige oversteek maken.
- Misschien zijn op meer locaties oversteekplaatsen van belang.



Tafel Noord 80

Noordelijk wegvak:

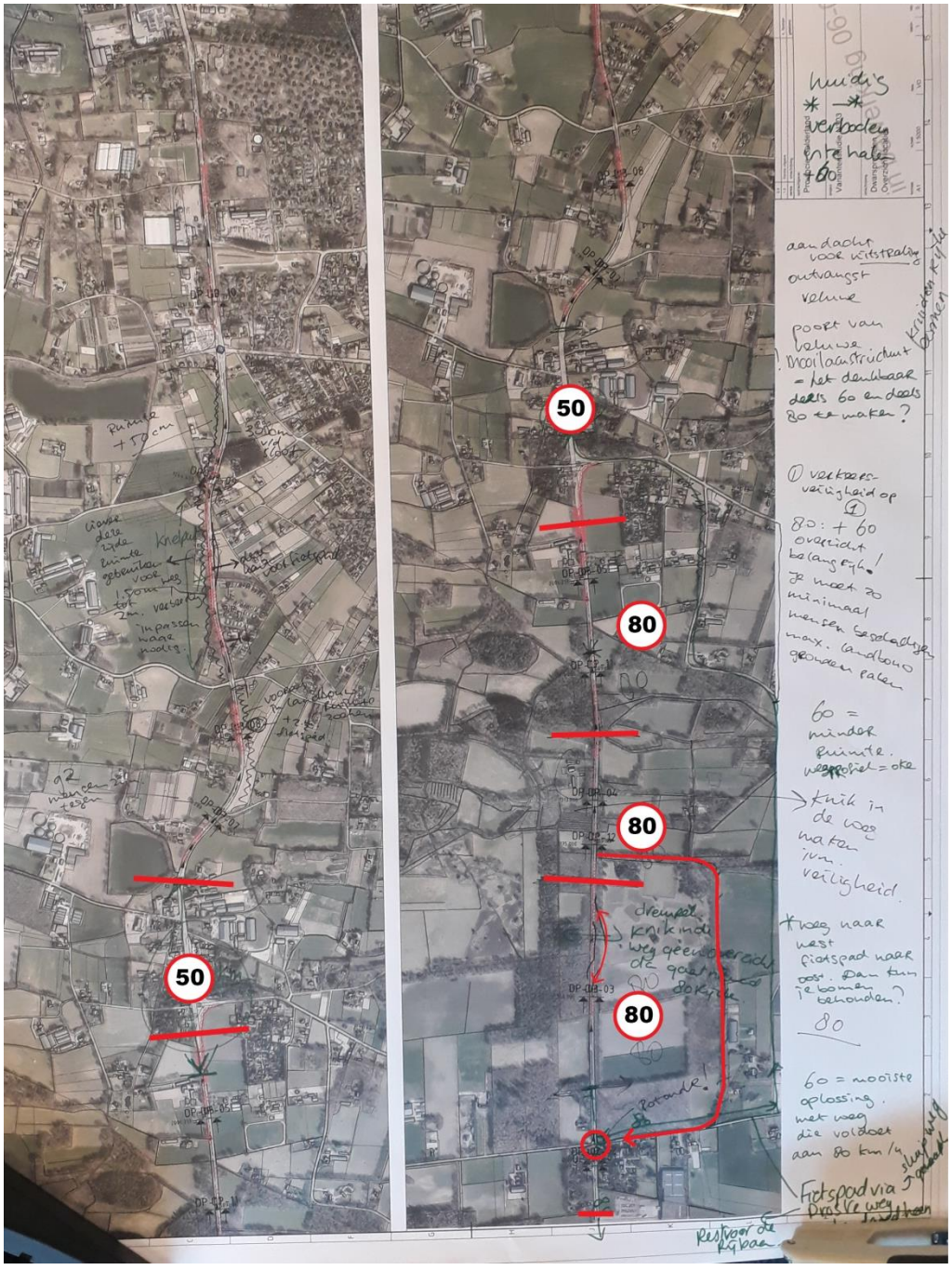
- Lastig traject als het verbreed “moet” worden. Veel uitwegen, dus 60 km/uur toepassen, met redelijk goede breedte voor landbouwverkeer.
- Verbreding (ca 2 m) aan westzijde.
- Bij aantal huizen conflicten, daar oplossing aan overzijde zoeken.
- Fietspad 1 à 1,5 m verbreden, hier is het meestal landbouwgrond.
- Bij camping Doppenberg is het wat lastiger, hier ontbreekt de ruimte.

Uitgangspunten:

- Veiligheid gebruiker: een overzichtelijke en veilige weg.
- Uitstraling weg: ontvangst van de Veluwe.
- Poort vormen door mooie laanstructuur en kruidenrijke grasbermen.
- Over het algemeen grond gebruiken van landbouwers i.p.v. grond bij woningen.

Zuidelijk wegvak

- Dit deel mag 80 km/u, noordelijk moet 60 km/u.
- Fietspad omleggen via Drosteweg, om het landgoed heen, om maximale natuur te behouden. (Fietspad langs N303 is voor fietsers saai.)
- Het is één rechte weg, als ze dit zien gaan ze harder en wordt er ingehaald. Maak een lichte knik in de weg en de voet gaat van het gaspedaal en kunnen ze niet meer inhalen.


50
80
80
80
50
aandacht voor uitstraling
ontvangst
poort van
Velsen
Knelpunt
Drempel
Rotonde!
60 = mooiste oplossing.
Fietspad via

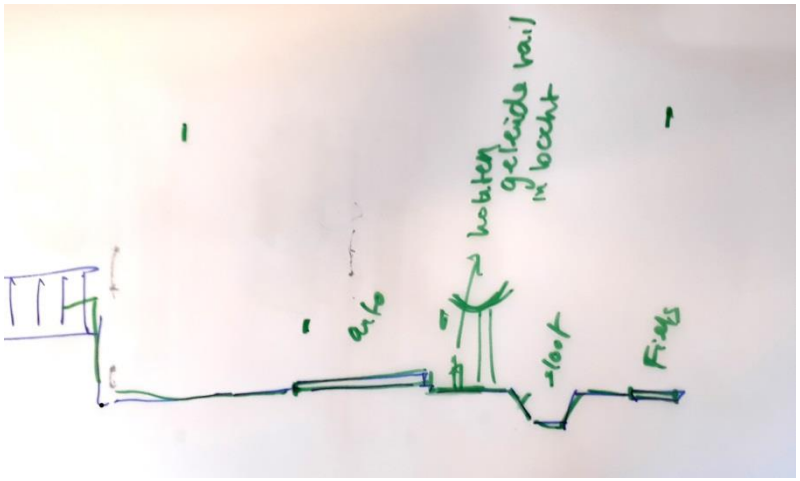
Tafel Noord 60

Landschap:

- Beleving landschap zeer belangrijk: inrichting weg moet reageren / aansluiten bij het landschapstype.
- Tussen Putten en Veluws Bospark is het rommelig vanwege de bedrijven, de “bosbeleving” mist hier. Dit is wenselijk.

Fietsers:

- Fietspad t.h.v. Putten en Oude Nijkerkerweg zeer gevaarlijk, hele smalle tussenberm. Eventueel fietspad aan binnenzijde van de geluidswal leggen op grondgebied van Veluws Bospark of geluidswal versmallen/verplaatsen om ruimte te creëren. In overleg met meneer van Elten is veel mogelijk.
- Een ander fietspad aanleggen op een andere plek en de oude behouden.
- Fietsers beveiligen met houten vangrails (met waar mogelijk behoud bomen) of berm-sloot



Rijbaan:

- Middengeleider als Ermelo/ Harderwijk. Deze is gelijkvloers (geen probleem voor hulpdiensten of vrachtverkeer). Eventueel d.m.v. klinkers, dit geeft de N303 een landelijke uitstraling.
- Het wordt een erg drukke/ drukste 60 km weg. Bij voorkeur stil asfalt.
- Afdwingen van het 60 km/u niet met plateau’s (geluidhinder van vrachtverkeer) of slingers, maar met permanente smileys.
- Sloot vervangen door duiker zodat minder ruimte nodig is.
- Grens bebouwde kom verplaatsen om zo de N303 te downgraden tot 50km/u.

7. Vervolg en sluiting

In de zomer worden de varianten uitgewerkt en de effecten op hoofdlijnen beschouwd. In de volgende klankbordgroep in september worden de resultaten gepresenteerd en besproken.