Notulen

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aanwezig:	Zie presentielijst
Van:	Carien ten Cate, Gerard Kuiper
Datum:	12 September 2018
Locatie:	Buitenlust, Hoofdstraat 89 Voorthuizen
Kopie:	Archief
Ons kenmerk:	BF9748T&PNT180918F0.1
Classificatie:	Open
Bijlagen:	Presentatie KBG, presentatie verkeersmodel, brief de heer Doest

Onderwerp: **Verslag Klankbordgroepbijeenkomst Variantenstudie N303 – Nr. 3**

---

1. **Opening en terugblik vorige bijeenkomst**
   De avond wordt geopend door Wilbert de Hoog, projectmanager van de variantenstudie N303.

   De provincie heeft de vorige bijeenkomst geëvalueerd en geconcludeerd dat we te veel informatie wilden delen, waardoor de avond te lang duurde en we niet tot de gewenste resultaten kwamen. Daar hebben we van geleerd en het programma van vanavond op aangepast.
   In de afgelopen periode zijn diverse vragen gesteld. Om iedereen van dezelfde informatie te voorzien worden de antwoorden tijdens de klankbordgroep-bijeenkomsten plenair teruggekoppeld, en dus niet individueel tussentijds.

2. **Terugkoppeling gestelde vragen**
   a. Martijn van de Lindeloof geeft een toelichting op de verkeersaantallen en de werking van het verkeersmodel. De presentatie is bij het verslag gevoegd. Via diverse stappen wordt een verkeersmodel opgesteld op basis van verschillende invoervariabelen. De uitkomsten van het model worden eerst getoetst met verkeerstellingen. Als model en tellingen goed overeenkomen is het basisjaar gereed en wordt een prognose van het verkeer van het toekomstjaar gemaakt. Dit op basis van verwachtingen als bevolkingsgroei, woningbouw, arbeidsplaatsen, autogebruik en netwerkwijzigingen. In de regio zijn diverse modellen van verschillende schaalniveaus, voor dit project wordt uitgegaan van het meest recente lokale verkeersmodel, die van de gemeente Putten met basisjaar 2016. De prognose van die dit model geeft (ca. 14.000 motorvoertuigen/etmaal) heeft geen consequenties voor de categorie-indeling van de N303. Vragen/opmerkingen naar aanleiding van de toelichting:
      - Verplaatsingsgedrag van zowel lease- als privéauto's zit in het model.
      - Deze regio kent veel recreatief verkeer, maar de doordeweekse gemiddelde etmaalintensiteiten in de spits zijn maatgevend.
      - In het model wordt rekening gehouden met het gebruik van de fiets.
      - Wie zijn grootste gebruikersgroepen? Vrachtwagens vanuit Putten naar A1, recreant vanaf A1 naar Veluwe, de bewoners? Voor wie doe je het? Daar rekening mee houden in zwaarte beoordelingscriteria? Volgende keer toelichting door **Martijn van de Lindeloof** over kentekenonderzoek kan helderheid brengen.

b. Fietsexcursie:
    - Een gezamenlijke fietsexcursie wordt gepland. Vanuit de KBG graag één persoon per thema aanmelden, om de omvang van de groep werkbaar en veilig te houden. Aanmelden kan bij Wilbert.

c. Diverse vragen: Gerard Kuiper gaat in op de vragen en antwoorden.
    - Prinsenweg-Woudweg sluipverkeer: de aanleg van de rondweg Voorthuizen-Oost zal een alternatieve route bieden tussen Nijkerk en de N344 richting Apeldoorn. Aanwezigen trekken dit echter sterk in twijfel: om bij de rondweg Voorthuizen-Oost te kunnen komen moet door bebouwde kom gereden worden, dat gaat langzamer dan via Woudweg/Prinsenweg. Daarnaast heeft de Rondweg geen aansluiting met een verbinding naar Nijkerk. **Gerard Kuiper** zal contact opnemen met gemeente om dit af te stemmen en wat hun verwachting hierin is.
    - De logische volgorde is eerst de doorstroming op de snelwegen (A1/A28) verbeteren; echter het percentage sluipverkeer is zeer beperkt, dus het al dan niet aanpassen van de snelweg heeft geen groot effect op de verkeersintensiteiten op de N303 en Prinsenweg-Woudweg.
    - Edelherten: groot wild is geen doelsoort voor de provincie, er worden dan ook geen maatregelen voor getroffen. Voor kleinere soorten worden echter wel faunavoorzieningen aangelegd. Reactie: de N303 valt binnen het leefgebied van de edelherten, dus er lijkt sprake te zijn van tegenstrijdig beleid binnen de provincie. De **provincie** gaat dit intern controleren en koppelt het de volgende KBG-bijeenkomst terug.
    - De stelling ‘geen draagvlak, dan geen aanpassingen aan de N303’ is niet correct. Het is aan ons om alle belangen goed in beeld te brengen en het advies vanuit de klankbordgroep door te geven aan het provinciaal bestuur. Deze gaat uiteindelijk de keuze maken op welke wijze de N303 wordt aangepakt.

3. Wat hebben we opgehaald uit de vorige KBG

Gerard Kuiper licht toe welke input de KBG de provincie heeft meegegeven en hoe dit wordt vertaald in de variantenstudie. Opmerkingen naar aanleiding hiervan:
- Houten vangrail als ruimtebesparende maatregel. Als alternatief wordt het toepassen van hagen genoemd. Dat is landschappelijk gezien interessant, maar ze moeten dan wel worden gecombineerd met een vangrail (verkeersveiligheid) en ze vragen een aanzienlijk ruimtebeslag.
- Edelherten: zie punt 2c.
- Poortfunctie van de Veluwe: niet alleen vanuit Putten, maar ook vanuit Voorthuizen.

4. Integraal ontwerpproces

De opgave voor de N303 behelst meer dan slechts het nemen van verkeerskundige maatregelen. De provincie ziet het dan ook als een integrale gebiedsopgave, waarbij de compensatie-opgave integraal wordt meegenomen en wordt gekeken naar versterking van het gebied. Thema’s waarnaar wordt gekeken zijn landschap en cultuurhistorie, natuur en biodiversiteit, recreatief medegebruik en de verschillende verkeersdeelnemers. In de presentatie worden voorbeelden genoemd van te nemen maatregelen genoemd. Aangezien een groot deel van de maatregelen op gronden van derden gaan plaatsvinden, zijn veel maatregelen nog niet concreet te benoemen (bijvoorbeeld de maatregelen die over compensatie van te kappen bomen gaat). Opmerkingen/reacties naar aanleiding hiervan:
- De KBG bevestigt het belang van een integrale benadering. Zorg wordt uitgesproken of de afspraken wel worden nagekomen in de vervolgfases van het project.

- Noordelijk deel Putten: bos en heidelandschap. Hier wordt ingezet op een maximale beleving van het bosrijke landschap. Van de Brug geeft dat zij in verband met hun uitbreiding een strook van 10 meter inplanten met inheems plantmateriaal, in overleg met de gemeente. Daarnaast hebben ze aangeboden de rotonde te adopteren, maar dat aanbod is niet aangenomen.

5. Vaststellen en toelichten varianten

Voor de N303 zijn varianten opgesteld, rekening houdend met de wens van een 60 km-variant en het beleid van de provincie voor een 80 km-variant. Een variant GOW (gebiedsontsluitingsweg) 'Voorkeur' met weinig aansluitingen en parallelwegen uit de Wegennetvisie is vervallen door het grote ruimtebeslag die hiervoor nodig is. Een variant met ETW (erftoegangsweg) 60 is vervallen door de ongewenste combinatie van vrachtverkeer met snelheidsremmers op regelmatige afstand, en doordat functie, gebruik en inrichting niet met elkaar in overeenstemming zijn. Uiteindelijk blijven 3 varianten over: GOW Basis (80), GOW 60 (met overrijdbare middenstrook, exacte invulling van de middenstrook nog later uit te werken) en 0+ (huidige rijbaan, waarbij bomen in obstakelvrije zone worden gekapt of waar mogelijk voorzien worden van een geleiderail). In alle varianten zit een verbreed fietspad (snelle fietsroute) van 4,0 m.

De varianten zijn tot stand gekomen op basis van een zorgvuldige afweging tussen beleid, de wensen uit de KBG en de beschikbare ruimte. De varianten zijn nog niet voor het volledige tracé uitgewerkt; het gaat nu om het kunnen maken van principekeuzes.

- Is het niet beter om alleen de GOW Basis en GOW 60 uit te werken; 0+ wordt als niet wenselijk gezien. Bovendien wordt de zorg uitgesproken dat deze variant mogelijk interessant is voor de bestuurders omdat deze variant goedkoper zal zijn dan de andere varianten. Wilbert de Hoog geeft aan wél de 0+ variant te willen opnemen om de consequenties van niks doen inzichtelijk te maken. Het aspect 'kosten' is bewust geen afwegingscriterium; de varianten worden eerst beoordeeld op inhoudelijke effecten, waarbij het accent ligt op het verbeteren van de verkeersveiligheid en versterking van het gebied.
- Is een variant '80 met adviessnelheid 60' ook op te nemen als variant? Nee, dat is geen reële variant want in de praktijk daalt de snelheid hiermee nauwelijks.
- Er wordt voorgesteld een 'meander-variant' op te nemen. In verband met aanwezige belemmeringen zullen er sowieso asverspringingen ontstaan. Er wordt geen afzonderlijke 'meander-variant' opgenomen. In de uiteindelijke detaillering van de voorkeursvariant zal in detail bekeken moeten worden hoe de weg ingepast gaat worden. Deze gedetailleerde uitwerking zal na besluitvorming uitgewerkt worden.
- Is het ook een optie om een deel van het tracé 80 en een deel 60 km/u te maken? De provincie heeft sterk de voorkeur om 1 snelheid te kiezen. Dit wordt geen aparte variant.
- Is de '0- variant (60 + fietspad)' ook als variant op te nemen? Daarvoor zouden diverse maatregelen zoals drempels genomen moeten worden. Vanuit Duurzaam Veilig geen reële variant.
- Er wordt gepleit voor middengeleiders voor een betere oversteek t.h.v. Prinsenweg-Woudweg en t.h.v. Koestapel. Deze zitten in alle varianten met uitzondering van de O+ variant waarbij het uitgangspunt het groot onderhoud is.
- Ter hoogte van Huinerweg ook een middengeleider toevoegen omdat die route ook veelvuldig wordt gebruikt door fietsers? Inpassing wordt meegenomen in de varianten met uitzondering van de O+ variant. Als er nog andere locaties zijn die ook van belang zijn dan hoort de provincie het graag.

- Een tussenberm van 1,5 m zonder geleiderails wordt wel erg smal, en dus onveilig gevonden. De wens wordt uitgesproken om in alle varianten veiligheidsmaatregelen op te nemen voor de fietsers (hagen, houten vangrails als de bomen verdwijnen, voldoende brede bermen).
- Er bestaat discussie over de breedte van het fietspad. Een deel van de KBG pleit voor een smaller fietspad. 4 Meter wordt als vertrekpunt gehanteerd. Maatwerk kan ertoe leiden dat het fietspad op een aantal plekken smaller moet worden
- De ligging van het fietspad is variabel, kan in alle varianten deels achter de bosstroken worden gesitueerd. Indien het fietspad achter een bosstrook wordt gesitueerd wel aandacht voor sociale veiligheid (verlichting)

Conclusie: de gepresenteerde 3 varianten worden vastgesteld, met de oproep uit de KBG om de 0+ variant te laten vervallen.

De heer Doest heeft een enquête uitgevoerd, de mensen vinden het erg belangrijk dat de weg van 80 naar 60 kilometer gaat en dat zoveel mogelijk bomen worden gespaard. Hij reikt een brief over aan Wilbert de Hoog, de brief is bij het verslag gevoegd.

6. Afwegingscriteria voor trechtering varianten

Een voorstel voor het afwegingskader wordt gepresenteerd en besproken. In dit kader komt nadrukkelijk de integrale opgave naar voren. Reacties op de afwegingscriteria:

- Landschap en cultuurhistorie:
  - De aard/historie van het gebied komt nu nog niet voldoende naar voren (beleving van de cultuurhistorie, duisternis, etc.).
- Natuur en biodiversiteit
- Recreatief medegebruik:
  - Onderscheid maken tussen recreatieve en utilitaire fietsers. Gebiedsopgave Veluwe op 1 versus de ambitie snelfietsroute; vanuit beleid beschouwen.
- Ruimtegebruik
- Bereikbaarheid:
  - ‘Fiets als aantrekkelijk alternatief’ betreft het utilitaire fietsverkeer.
  - ‘Doorstroming verkeerssoorten op N303’ betreft auto’s, goederenvervoer, bus, landbouwverkeer.
- Gezonde en veilige leefomgeving:
  - Effect mogelijk aantrekkende werking verkeer toevoegen.
  - Effect toename fietsverkeer toevoegen? Dit criterium is al opgenomen (fiets als aantrekkelijk alternatief).
- Water, bodem en energie:
  - Klimaat belangrijk onderwerp voor de provincie; hittestress en CO2-reductie opnemen als afwegingscriteria?
  - Afwatering van de weg moet sowieso worden geborgd. Overleg met Waterschap vindt nog plaats.
  - Open asfalt vs. gesloten asfalt? Kan in alle varianten, dus geen onderscheidend criterium

Conclusie: de thema’s geven een goede weergave van de integrale opgave en vormen daarmee een goed afwegingskader. De criteria per thema worden n.a.v. de KBG-bijeenkomst aangescherpt. Op basis daarvan wordt de effectbeoordeling uitgevoerd.

7. Afsluiting en hoe verder

- Fietsexcursie wordt ingepland
- In de komende periode worden de varianten op principeniveau uitgewerkt, wordt het afwegingskader aangepast en wordt de effectenmatrix opgesteld
- Bespreken met gemeenten: half oktober
- Bespreken met de KBG: 17 oktober (incl. terugkoppeling gesprek met gemeenten)