

Uitvoeren Werken
Team Projectmanagement en Planvoorbereiding

Aan : 
Afschrift aan : 
Van : 
Datum : 12 november 2014
Betreft : Verkenning N302: ontsluiting KNHS
Bijlage(n) : -
Zaaknummer : 2011-018241

Aanleiding

In het kader van de Verkenning van N302 is de ontsluiting van KNHS, de overkoepelende organisatie voor hippische recreatie-, wedstrijd- en topsport, een van de aandachtspunten die in het project meegenomen dient te worden. In het kader van de Verkenning is een afweging gemaakt van verschillende oplossingsrichtingen, welke in deze notitie zijn opgenomen.

Scope

In het kader van de opdracht voor deze Verkenning is ten aanzien van dit knelpunt het volgende opgenomen:

Een veilige N302-oversteek ter hoogte van KNHS voor (lange) bespannen wagens en ruiters te paard ontbreekt.

De daarbij genoemde oplossingsrichting is vervolgens als volgt omschreven:

Realiseren veilige oversteekvoorziening N302 voor (lange) bespannen wagens en ruiters te paard in samenhang met verbeteren oversteekbaarheid N302 voor recreatief fietsverkeer ter hoogte van aansluiting Speulderveld en/of Paleisweg.

In het kader van de scope voor de Verkenning N302 is deze locatie als een 'knelpunt zonder middelen' aangemerkt.

Knelpunten huidige situatieVerkeersintensiteiten

Op de N302 zijn diverse permanente telpunten aanwezig. Het wegvak ter hoogte van de KNHS is gelegen tussen twee permanente telpunten. Op basis van de geregistreerde verkeersintensiteiten op deze twee telpunten bedraagt de gemiddelde etmaalintensiteit op de N302 ter hoogte van de KNHS in 2013 circa 12.000 motorvoertuigen per etmaal.

Fietsintensiteiten

Naar aanleiding van het verzoek van KNHS zijn, aanvullend op de permanente verkeerstellingen op de N302, op 28 november 2013 visuele verkeerstellingen verricht op de N302 ter hoogte van de KNHS. Hierbij zijn de volgende kruispunten beschouwd:

- N302 - De Beek.
- N302 - Speulderveld.
- N302 - Paleisweg.

Bij deze visuele verkeerstellingen is inzicht verschaft in zowel gemotoriseerd verkeer, (brom)fietsers als ruiters. Met deze verkeerstellingen is inzicht verschaft in de kruispuntbewegingen op deze drie aansluitingen. Met name interessant is het aantal oversteekbewegingen op de drie kruispunten, voornamelijk voor wat betreft (brom)fietsers en ruiters. De belangrijkste resultaten van deze tellingen zijn weergegeven in onderstaande tabel, hierbij betreft het totale aantallen gedurende de onderzoeksperiode van 07.00uur tot 19.00uur.

Tabel 1: Overstekende (brom)fietsers en ruiters

	Overstekende (brom)fietsers	Overstekende ruiters
N302-De Beek	0	0
N302-Speulderveld	17	3
N302-Paleisweg	65	1

Op basis van voorgaande cijfers kan worden geconcludeerd dat zowel het aantal overstekende fietsers als het aantal overstekende ruiters op alle drie de locaties zeer laag is. Mogelijk dat de onderzoeksperiode (november) nog van enige invloed is geweest vanwege seizoensinvloeden, maar de weersomstandigheden waren normaal. Gedurende het onderzoek was het droog en bewolkt, bij een gemiddelde temperatuur van 8°C. Mogelijk dat een voorjaarsperiode of najaarsperiode een ietwat afwijkend beeld laat zien, maar dit zal niet structureel grote afwijkingen vertonen.

De KNHS is van plan om de activiteiten de komende jaren verder uit te breiden, waardoor het aantal oversteekbewegingen duidelijk zal toenemen, zeker ten tijde van bijzondere activiteiten.

Verkeersongevallencijfers

Het ongevallebeeld op de N302 ter hoogte van de KNHS laat weinig knelpunten zien. In de periode 2008-2012 zijn tussen de aansluiting Paleisweg en De Beek in totaal 4 ongevallen geregistreerd, welke allen in 2008 hebben plaatsgevonden. 2 ongevallen vonden plaats op wegvakniveau en 2 ongevallen zijn geregistreerd op het kruispunt N302-Paleisweg.

Op basis van dit ongevallebeeld kan niet gesproken worden van een structureel knelpunt ter hoogte van de KNHS.

Subconclusie

De groei van de KNHS zorgt de komende jaren voor een toename van het aantal verkeersbewegingen. Hierdoor wordt het knelpunt om de N302 op te rijden of af te rijden groter. Ook de toevoeging van een aantal evenementen heeft tijdens deze periodes tot gevolg dat de verkeersdruk aanzienlijk toeneemt. Ook de reguliere groei / populariteit van de paardensport heeft tot gevolg dat de problematiek toeneemt.

Mogelijke oplossingsrichtingen

Om de problematiek van de ontsluiting van de KNHS aan te pakken is een aantal maatregelen onderzocht:

- Realiseren middengeleiders.
- Realiseren rotonde en behouden overige aansluitingen.
- Realiseren rotonde en afsluiten overige aansluitingen.
- Realiseren tunnel onder N302.

Op basis van de gevoerde overleggen met zowel gemeente Ermelo als de KNHS is gebleken dat het realiseren van een tunnel onder de N302 geen kosteneffectieve oplossing biedt voor de verkeerssituatie op de N302. Ondanks dat de KNHS hier oorspronkelijk voorstander van was is ook gebleken dat de financiële en ruimtelijke impact van deze oplossingsrichting niet in verhouding staat tot de problematiek. Ook biedt deze oplossingsrichting onvoldoende oplossend vermogen voor overige modaliteiten. Zodoende is deze oplossingsrichting inmiddels van tafel.

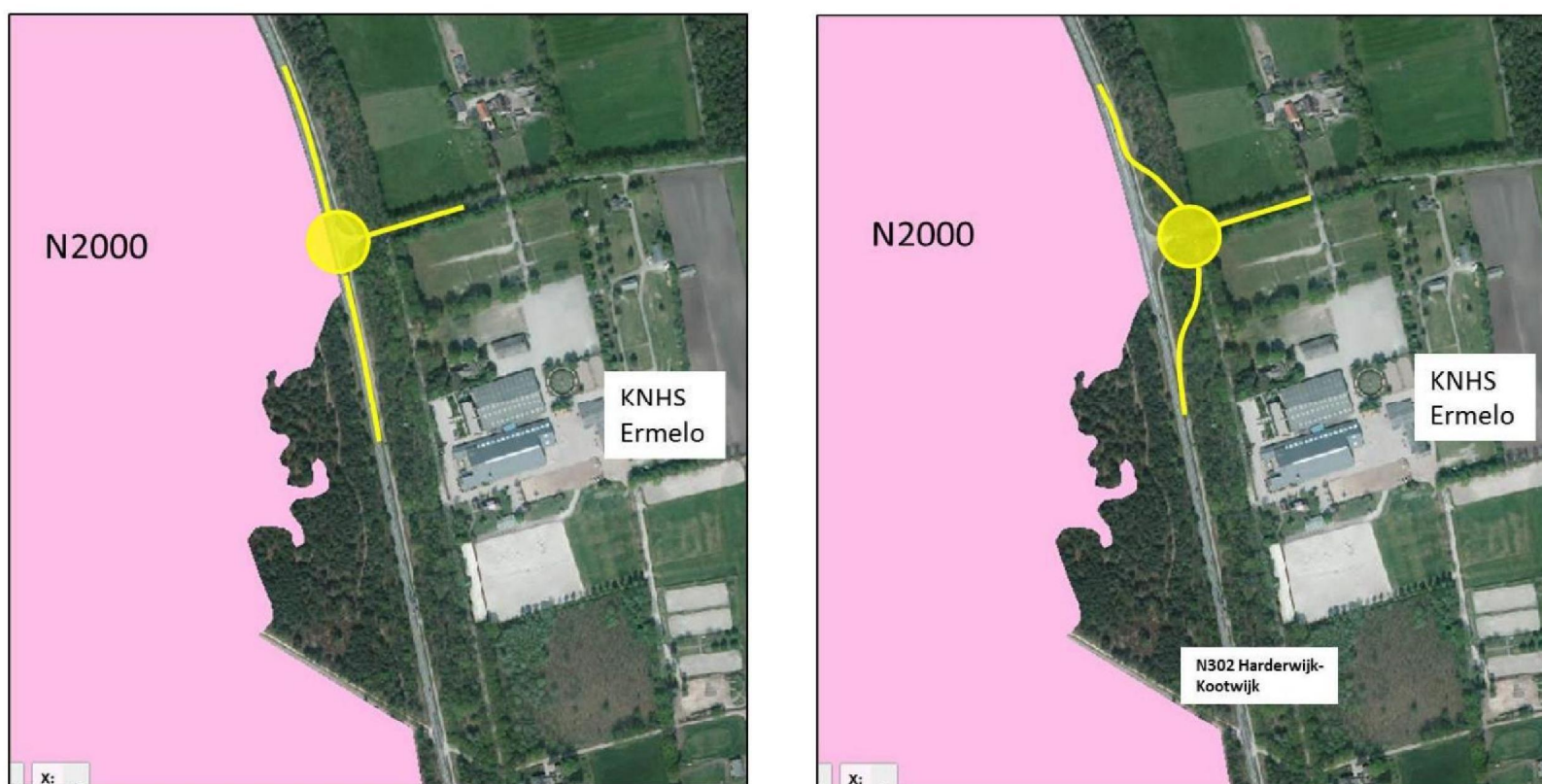
Het realiseren van een rotonde en het afsluiten van de overige aansluitingen (De Beek, Paleisweg) heeft vanuit verkeerskundig oogpunt weliswaar de voorkeur, maar dit stuit op een aantal aanzienlijke knelpunten. Het afsluiten van enkele aansluitingen heeft tot gevolg dat de verkeerscirculatie in de omgeving zal wijzigen en daarmee van invloed zal zijn op enkele milieuaspecten. Aangezien de N302 grenst aan het N2000 gebied Veluwe is de invloed van stikstofdepositie van belang. Het wijzigen van verkeersstromen kan van dusdanige invloed zijn op de stikstofdepositie van diverse habitattypen, dat dit procedureel veel risico's met zich meebrengt. Daarbij komt nog dat de Paleisweg de toegang vormt richting de Gereformeerde gemeente in Nederland. Het afsluiten van de Paleisweg zal op veel bezwaren kunnen stuiten. In combinatie met de eerder genoemde stikstofproblematiek zal een dergelijke maatregel tot lange (ongewenste) procedures leiden, waarbij het de vraag is of dit binnen de scope van het project oplosbaar is.

Conclusie

Het realiseren van een rotonde en het behouden van de overige aansluitingen is zodoende de meest haalbare oplossingsrichting waarmee ook de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Het realiseren van de rotonde op de huidige locatie van het kruispunt heeft hierbij duidelijk de voorkeur omdat hiermee voorkomen wordt dat grote wijzigingen in de verkeersstromen optreden en als gevolg daarvan significante wijzigingen in de stikstofdepositie optreden. De inpassing van de rotonde vraagt echter nog de nodige aandacht om de invloed op het N2000 gebied Veluwe te beperken.

Onderstaande kaart toont de begrenzing van de beschermde habitattypen van dit N2000 gebied. Dit is onderstaand beschreven voor 2 varianten.

Afbeelding 1: Rotonde nabij KNHS, variant 1 en variant 2



In de Natuurbeschermingswet is opgenomen dat maatregelen met impact op de instandhoudingsdoelstellingen of de kwaliteit van de beschermde habitattypen in een Natura2000-gebied niet zonder vergunning mogen worden uitgevoerd. Tevens moet worden beoordeeld of de maatregelen een significant effect hebben. Hiervoor wordt de Leidraad beoordeling significantie gehanteerd. In eerste instantie moet een voortoets worden uitgevoerd. Dit moet in beide rotondevarianten.

Variant 1:

Er is sprake van een rotonde in een Natura2000-gebied. Op basis van de Leidraad beoordeling significantie moet worden bepaald of er invloed is op de instandhoudingsdoelstellingen van een gebied. Deze doelstellingen zijn beschreven als: behoud of uitbreiding van de oppervlakte van een habitatype of een leefgebied én behoud of verbetering van de kwaliteit (van leefgebied of habitat). Voor fauna is er de volgende doelstelling aan toegevoegd: behoud of uitbreiding van de populatie.

In een voortoets moet worden onderzocht hoe groot de ingreep is, of er ter plaatse bijzonder leefgebied of een bijzonder habitatype aanwezig is of eventueel een bijzondere populatie. Stikstofdepositie heeft in dit geval weinig invloed, omdat de verkeersstromen nauwelijks wijzigen ten opzichte van de huidige situatie. Het gaat om de fysieke ingrepen in het gebied.

De precisie waarmee vastgesteld kan worden wat de oppervlakte is, hangt af van de definitie van het habitatype of het leefgebied. Voor de habitattypen is in de Leeswijzer bij het Profielendocument (<http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase.aspx?subj=profielen>.) een minimum-oppervlakte opgenomen: vanaf die oppervlakte kan de aanwezigheid van een habitatype worden vastgesteld. Meestal is dat 1 are (voor alle bostypen geldt 10 are; in twee gevallen gaat het om 0,1 are). Het ligt voor de hand dat op een vergelijkbare wijze de omvang van het leefgebied van een soort kan worden vastgesteld, hoewel dat (gezien het gebrek aan precieze definiëringen) lastiger is dan bij habitattypen. Veranderingen die kleiner zijn dan de minimumoppervlakte worden beschouwd als zijnde niet meetbaar en daarmee per definitie niet significant.

Werkzaamheden:

In variant 1 moet middels literatuuronderzoek (waarnemingen en een toets aan het Beheerplan voor het Natura2000-gebied) worden beoordeeld of er sprake is van de aanwezigheid van bijzonder leefgebied of een bijzonder habitatype. Vervolgens moet dit worden getoetst door een veldbezoek. Op basis van de bevindingen uit dit onderzoek moet worden bepaald hoe groot de oppervlakte is van de aantasting door de aanleg van de rotonde. Indien deze invloed heeft op de instandhoudingsdoelstellingen, is er sprake van significante effecten. Daarnaast moet de kwaliteit van de Habitattypen worden beoordeeld. Ook bij een kleine ingreep kan op basis hiervan sprake zijn van invloed op de instandhoudingsdoelstellingen.

Indien er sprake is van significante effecten, moet een Passende Beoordeling inclusief een ADC-toets (zie bijlage) worden uitgevoerd. Indien er geen sprake is van significante effecten, moet alleen een NB-wetvergunning worden aangevraagd. Negatieve effecten bij een ingreep in het gebied zijn nu niet uit te sluiten. Er moet rekening gehouden worden met een proceduredtijd van 6 maanden.

Variant 2:

In variant 2 wordt de rotonde buiten het gebied aangelegd en is er geen sprake van directe effecten. In de voortoets moet worden beoordeeld of er sprake is van externe effecten ten opzichte van de huidige situatie. Omdat er geen verkeersaantrekkende werking is en de rotonde verder van het gebied afligt ten opzichte van de huidige situatie, kan worden beargumenteerd dat er geen sprake is van externe effecten (geen extra akoestiek, lichthinder of stikstofdepositie) ten opzichte van de huidige situatie. Hiermee is de voortoets afgerond.

In beide varianten kan het zijn dat het Bevoegd Gezag een stikstofdepositieberekening eist, maar dit is niet de verwachting gezien de ligging en het ontbreken van verkeersaantrekkende werking.

Conclusie

Naar alle waarschijnlijkheid houdt optie 1 het aanvragen van een NB-wetvergunning in, tenzij de natuurwaarde van het terrein dat wordt aangetast zeer beperkt is. Indien er geen kans op significante negatieve effecten blijkt uit de voortoets, kan de vergunning worden verleend zonder Passende Beoordeling. Indien er wel een kans op significante effecten is, moeten een Passende Beoordeling en een ADC-toets worden uitgevoerd. Variant 1 vergt meer onderzoek dan variant 2, hoewel in beide gevallen een quickscan flora en fauna zal moeten worden uitgevoerd (ook buiten Natura2000) om te beoordelen of kan worden voldaan aan de FF-wet.

Qua procedures dient eveneens rekening te worden gehouden met het doorlopen van een wijziging van het bestemmingsplan. Dit betekent een doorlooptijd van minimaal 9 maanden, exclusief een eventuele bezwaar- en beroepsprocedure. Gelet op de planning van deze Trajectverkenning (Realisatie 2016) is het niet haalbaar deze rotonde onderdeel uit te laten maken van deze planning. Zodoende wordt voorgesteld de rotonde buiten de scope van deze Verkenning te houden.

Voor de aansluiting met de Paleisweg kan nog overwogen worden om, in aanvulling op de rotonde, middengeleiders te realiseren om de oversteekbaarheid voor fietsverkeer te verbeteren. Deze maatregel maakt nog onderdeel uit van de oorspronkelijke scope van de verkenning. Op een aantal oversteeklocaties op dit traject is deze maatregel reeds (onlangs) toegepast. Vooralsnog is deze maatregel opgenomen in de Trajectverkenning.

Draagvlak

Ten aanzien van de kosten voor het realiseren van een rotonde zijn nog geen middelen beschikbaar. Over de verdeling van de kosten voor aanleg van deze rotonde dient eveneens nog bestuurlijk overleg gevoerd te worden met zowel gemeente Ermelo als met de KNHS. Indien deze oplossingsrichting bestuurlijk akkoord wordt bevonden, dan dient deze nader te worden ontworpen.

Het eventueel realiseren van een rotonde is weliswaar besproken met de KNHS en ambtelijk met de gemeente Ermelo, er heeft echter nog geen brede communicatie naar de omgeving plaatsgevonden. Zodoende is nog geen inzicht beschikbaar in de mate van draagvlak voor deze oplossingsrichting in de omgeving. De mate van aanwezigheid van draagvlak is van invloed op de doorlooptijd van de te doorlopen bestemmingsplanprocedure.