

## Notulen

HaskoningDHV Nederland B.V.  
Transport & Planning

Aanwezig: Zie presentielijst

Van: Carien ten Cate, Gerard Kuiper  
Datum: 17 Oktober 2018  
Locatie: Buitenlust, Hoofdstraat 89 Voorthuizen  
Kopie: Archief  
Ons kenmerk: BF9748T&PNT181017F2.0  
Classificatie: Open  
Bijlagen: Adviezen klankbordgroep (1), presentatie effectbeoordeling (2), presentatie kentekenonderzoek (2)

**Onderwerp: Verslag Klankbordgroepbijeenkomst Variantenstudie N303 – Nr. 4**

---

### 1. Opening en terugblik vorige bijeenkomst

De avond wordt geopend door Wilbert de Hoog, projectmanager van de variantenstudie N303.

De presentatie van de vorige bijeenkomst staat nog niet online, vanwege het geschikt maken ervan voor slechtzienden. Excuses daarvoor.

- Fietsexcursie: 2 aanmeldingen. Maar er is toch meer interesse. Voorstel om op het eind van de avond hierop terug te komen.
- Martijn van de Lindeloof, verkeerskundige, geeft een toelichting op het uitgevoerde kentekenonderzoek. De presentatie is als afzonderlijke bijlage toegevoegd. Op verschillende locaties zijn kentekens met camera's opgenomen met de tijd van passage, op 3 representatieve werkdagen in mei. Vanuit beide richtingen blijkt het aandeel doorgaand verkeer tussen Voorthuizen en Putten heel gering te zijn, er is vooral lokaal verkeer. Dit geldt zowel op etmaalniveau, als tijdens de spitsuren. Vragen/opmerkingen naar aanleiding van de toelichting:
  - Hoe weg zou de weg betiteld worden op basis van gebruik? Een gebiedsontsluitingsweg, de hoeveelheid verkeer laat dat ook zien. De uitkomsten van het kentekenonderzoek sluiten aan op het niveau dat de weg in het provinciaal beleid heeft, met een lokaal karakter.
  - Zijn de doorrijdtijden ook in beeld gebracht? Ja, als de passeertijd per gebied langer is dan de normale passeertijd van dit gebied wordt de auto gezien als bestemmingsverkeer.

### 2. Varianten effectbeoordeling

De varianten heten nu 1, 2 en 3, zodat de varianten neutraal worden beschouwd, zonder er een label aan te hangen. De varianten blijven inhoudelijk ongewijzigd.

In elke variant wordt het fietspad verbreed naar 4 m. Uitgangspunt is dat de bomen behouden blijven tenzij dit omwille van de verkeersveiligheid niet kan. Geleiderails komen waar dit past om bomen te sparen.

Variant 1: grootonderhoud van rijbaan (vervanging asfalt), vanuit natuur alleen de noodzakelijke compensatie, totale vergroting ruimtebeslag inclusief bermen +3 m.

Variant 2: rijbaan verbreed naar 6,80 m met bol gestrate middengeleiding om rijbaan (visueel) te versmallen, 60 km/uur, door lagere snelheid kan tussenberm smaller blijven, totale vergroting ruimtebeslag inclusief bermen +4 m. Verder in deze variant extra compenserende maatregelen bovenop de noodzakelijk maatregelen t.a.v. natuur, landschap en cultuurhistorie. En daarnaast

ook oversteekvoorzieningen met middengeleiders op Prinsenvweg/Woudweg en locaties voor recreatieve oversteken.

Variant 3: ook verbreding rijbaan naar 6,80 m, 80 km/uur, en bredere tussenberm van 4,5 m. Het totale extra ruimtebeslag inclusief bermen is +7 m.

De conclusie kan getrokken worden dat we er met een standaard oplossing niet uit komen, er is maatwerk nodig voor dit wegvak om tot een oplossing te kunnen komen.

Vanuit de provincie is akkoord gegeven op het proces, ondanks dat er geen standaard varianten tussen zitten. Ambtelijk zijn de varianten ook besproken, inhoudelijk wordt begrepen wat de effecten van de varianten zijn. De vraag aan de klankbordgroep straks bij de effectbeoordeling: begrijpt u wat wordt gepresenteerd en kloppen de gepresenteerde feiten?

Vragen-opmerkingen:

- In plaats van het verwijderen van bomen langs de rijbaan (of houten geleiderail als mogelijk) zou het moeten zijn: bomen behouden met houten geleiderail, en pas bomen verwijderen als dit niet mogelijk is.
- Een fietspad van 4 m breed is erg breed, dit kan ook smaller. Waarom 4 m?  
Dit is het uitgangspunt voor een snelle fietsroute in een robuuste fietsstructuur, maar er zijn ook plekken in het tracé waar maatwerk nodig is en het fietspad smaller moet worden. Het is een bewuste keuze om in de varianten geen verschillen te maken in de breedte van het fietspad, om de varianten vergelijkbaar te maken. We moeten op zoek naar maatwerk zodat we vanavond de motivering voor dat maatwerk voor elkaar krijgen.
- Variant 1 is alleen groot onderhoud van rijbaan + verbreding fietspad en alleen noodzakelijke, wettelijke compensatie. Variant 2 en 3 bevatten echter ook een extra investering. Is dit een keuze?  
Dit is een bewuste keuze om onderscheid te maken tussen de varianten. Dat geldt ook voor de oversteekvoorzieningen.

### 3. Effectbeoordeling

Totaalbeoordeling:

De verschillen zit met name in

- Natuur & biodiversiteit: variant 1 laatste 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 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 verbruik.

Nadere beoordeling per thema:

Landschap en cultuurhistorie:

- Door kappen van bomen zeer groot effect op aantasting landschappelijke structuren en -elementen in alle varianten. De klankbordgroep ziet echter meer aantasting in variant 3 dan in variant 2. Echter doordat in beide varianten de weg wordt verbreed en veel bomen langs de rijbaan moeten vervallen is de beoordeling gelijkwaardig.

- Fietspadbreedte van 4 m is een ambitie om een robuuste fietsstructuur te verkrijgen. De discussie gaat over de breedte van het fietspad, met name t.h.v. landgoed Gerven. 4 m wordt veel te breed gevonden, 3 m is meer dan genoeg. Ook wordt de opmerking gemaakt dat een fietspad van 4 m achter de wildwal ongewenst is, dit geeft een veel te grote aantasting van het landschap (en dassenburcht). Leg het fietspad liefst naast de rijbaan, met hier en daar een slinger. Hier wordt echter tegenin gebracht dat fietsers elkaar goed moeten kunnen passeren, er zijn steeds meer verschillende snelheden. Als voorbeeld wordt het fietspad van Putten naar Garderen genoemd. Een breder fietspad van 4 m heeft dus ook voordelen.
  - Oproep binnen klankbordgroep: met elkaar tot consensus zien te komen.
  - De provincie organiseert een intern overleg met ambtenaren ecologie, cultuurhistorie en landschap om tot een advies te kunnen komen.

#### Natuur en biodiversiteit:

Variant 1 scoort het slechtste doordat hier geen extra verbeteringen worden gemaakt met aanvullende compenserende en mitigerende maatregelen op de juiste locaties.

#### Ruimtegebruik:

Variant 3 scoort meest negatief door grootste extra ruimtebeslag.

#### Bereikbaarheid:

Variant 3 heeft meest positieve score de grootste verbetering in bereikbaarheid die meest aansluit in het totale wegennet en het meest aansluit bij de uitgangspunten van het kwaliteitsnet goederenvervoer.

- Doorstroming: Reistijd verschil tussen 2 en 3 wordt erg marginaal. Daarom voor variant 2 ook een +?  
Nee, 60 km is een beduidend lagere snelheid en geeft dus een langere reistijd. Ook voor de bus is dit een langere reistijd, het is nog maar de vraag of dit in de dienstregeling past.
- Moet nog een punt worden toegevoegd: rondweg Voorthuizen 60/80?  
Nee, de rondweg is in de autonome situatie opgenomen. Daarnaast gaat het om hoofdzakelijk lokaal verkeer, slechts een enkele procent is doorgaand verkeer.

#### Gezonde en veilige leefomgeving:

Variant 2 scoort met meest gunstig, met name door lagere snelheid veiliger en minder overlast.

- Opgemerkt wordt dat bij een breder fietspad en smalle tussenberm het langer duurt langer om de weg op/af te draaien.  
Dit klopt, en geldt echter in alle varianten. Ter plaatse van zijwegen wordt het fietspad ca 5 m naast de rijbaan gelegd zodat auto's zich tussen fietspad en rijbaan kunnen opstellen om dit te ondervangen.
- Er ontstaat discussie over de bol gestrate klinkers tussen de rijstroken in variant 2. Deze kunnen onveiligheid geven. Echter hoe vlakker, hoe minder effect en hoe hoger de snelheid en makkelijker inhalen. Hoe boller hoe minder veilig voor motoren, hulpdiensten, etc. In Nijkerkerveen zijn ze vlak gelegd.  
Een voorziening is nodig om onnodig inhalen te voorkomen, de rijbaan duidelijk te onderscheiden van een 80 km/uur weg en de rijstroken (visueel) te versmallen. Deze voorziening moet echter niet vanuit zichzelf onveilig zijn. Hierin zit een spanningsveld waarover in de latere uitwerking zorgvuldige keuzes gemaakt moeten worden. Het gaat nu echter eerst om de principekeuze.
- Effect op luchtkwaliteit: is de optimale verbranding van de motoren van auto's bij 80 of 60 km?  
Hier zal een controle op worden uitgevoerd.

**Water:**

In alle varianten dezelfde uitgangspunten t.a.v. waterkwaliteit en het vasthouden van water.

- Klimaat adaptief vermogen is vasthouden, bergen, afvoeren; dus hoe meer asfalt, hoe minder mogelijkheid voor bergen en vasthouden. Toename geldt echter voor alle varianten.

**Bodem:**

Variant 3 meest negatieve score door grootste aantasting van gebieden met hoge of middelhoge archeologische verwachting.

**Energie:**

Variant 2 meest positieve score door lager energieverbruik als gevolg van de lagere rijsnelheid.

#### **4. Advies klankbordgroep**

Totaal effectbeoordeling: zijn we volledig geweest?

- Thema 'draagvlak' toevoegen?  
Beoordeling is gebaseerd op feiten. Draagvlak is belangrijk, het advies van de klankbordgroep weegt daarom ook zwaar.
  - Totaal van alle thema's in tabel laten zien?  
Dit is bewust niet gedaan, de weging van de verschillende thema's is bepalend, ieder kan zijn/haar eigen weging toepassen. Dit geldt ook voor het bestuur.
  - Op de weg Zeist-Driebergen en in Castricum is het toegepast. Het heeft wel degelijk effect. De bomen zitten hier echt te dicht op de weg. Inzet zou moeten zijn: vlakke stenen middengeleider!
  - Laten we ervoor zorgen dat er op andere plekken goede compensatie komt, met nieuwe landschapsstructuren.
  - Of fietspad nu 3 of 4 m wordt, daar zit het in de beleving of de argumenten niet in. Het gaat om de veiligheid. Fietzers rijden tegenwoordig ook 40 km/u.
  - De verbreding van de rijbaan is belangrijk voor zwaar verkeer. 6.80 m is inclusief de gestrate middengeleiding.  
De exacte vormgeving hiervan is nadere uitwerking, de maatvoering is essentieel voor de veiligheid.
  - Grondaankoop zal nodig zijn. Is er al geïnventariseerd in hoeverre daar draagvlak voor is?  
Nee, nog niet geïnventariseerd.
  - Van de verschillende verkeersdeelnemers heeft ieder zijn/haar eigen beeld/beleving. Wat is deze 'beleving'.  
De integrale openbare ruimte is wat de beleving bepaalt. Interactie tussen omgeving en weg zijn hierbij cruciaal.
- Bij de beoordeling zijn alleen thema's uit Duurzaam GWW gebruikt om neutraal te beoordelen. En alleen haalbare / reële varianten opgenomen en beoordeeld: in de vorige klankbordgroep zijn de varianten ETW60 en GOW80 Voorkeur (met parallelwegen) afgevalen.
  - Het maatwerk hebben we ook nog niet volledig in beeld, zo ver zijn we nog niet. We willen het bestuur eerst vragen om een keuze te maken met de bijbehorende principes en dit later uitwerken.
  - Conclusie: de thema's en aspecten in de beoordeling zijn volledig.

#### Advies klankbordgroep

Alle leden van de klankbordgroep schrijven hun voor voorkeur en de bijbehorende argumenten op een geel briefje en plakken deze op een flip-over. Het blijkt dat alle leden unaniem een voorkeur hebben voor variant 2. In bijlage 1 zijn de teksten van deze briefjes opgenomen.

Argumenten zijn veelal veiligheid, natuur, hinder voor omgeving en ruimtebeslag. Daarnaast zijn uitgangspunten/wensen benoemd om mee te nemen in de uitwerking, zoals maatwerk ten aanzien van het fietspad en de bomen. Er blijkt veel draagvlak voor variant 2 met 60 km/uur te zijn.

### **5. Afsluiting en vervolg**

Wilbert de Hoog geeft aan dat toen we voor de vakantie aan dit proces begonnen, we zagen dat dit een hele lastige opgave was. Dit kwam door de diverse kenmerken van het gebied. Een unaniem advies had hij niet verwacht, respect daarvoor. Met elkaar hebben we gekeken naar wat we nu echt willen: hoe kunnen we de verkeersveiligheid verbeteren met respect voor de omgeving. Door inbreng van de klankbordgroep zijn we in staat geweest om tot een oplossing te komen. Maar we zijn er nog niet, de feiten zijn nu verzameld.

#### Vervolgproces:

- November: gemeenten bestuurlijke terugkoppeling
- November: uitwerking concept voorkeursalternatief in verbeeldingen, geen uitgewerkte weg van A tot Z, wel principeprofielen in een aantal voorbeelduitwerkingen.
- Eind november: gemeenten en klankbordgroep; bespreken concept voorkeursalternatief.
- December: bestuurlijk overleg tussen drie portefeuillehouders gemeenten en gedeputeerde provincie.

Het enthousiasme nu vasthouden voor de hoofdlijnen. De nadere uitwerking volgt in het vervolgtraject. Het doel is om in december een GO te krijgen van het bestuur om de nadere uitwerkingsslag te mogen maken. Het project gaat dan mee in de prioritering van alle projecten in de provincie met de daaraan gekoppelde budgetten.

Fietsexcursie: nu de fietstocht maken voegt niet zoveel toe; het gaat nu om de hoofdlijnen. Als we straks maatwerk moeten gaan maken, dan is het cruciaal.

Het is uniek dat we tot een eenduidige voorkeur zijn gekomen. Hoe belangrijk is het om ons enthousiasme actief uit te dragen?

Het is belangrijk deze variant niet zonder onderbouwing te communiceren, omdat deze weg op veel vlakken uniek is en niet als standaard oplossing gepresenteerd kan worden. De klankbordgroep is vanuit ieders zijn/haar eigen discipline gezamenlijk tot een unanieme voorkeur gekomen.

Daarbij spreken wij met de klankbordgroep op de avond af dat iedereen natuurlijk mag zeggen wat hij wil, maar dat gezien het proces waar we nog doorheen moeten (afspraken gemeente, intern draagvlak, procedures doorlopen) niet te veel de inhoud in te gaan. We zijn er nog niet. En ver blijven van de uitwerkingen; dat is een volgende stap in het proces. De communicatie is vooral op hoofdlijnen. En daarbij verwijzen naar de provincie.

Wilbert de Hoog sluit de avond en dankt ieder voor zijn/haar inbreng.

### **Bijlage 1:**

Individuele adviezen klankbordgroep m.b.t. te kiezen variant, argumenten en aanbevelingen voor vervolg.

Mijn advies is variant 2:

- Het voor alle verkeersgebruikers veiliger is.
- Het fietsgebruik gestimuleerd wordt en daarmee het autogebruik minder.
- Voor de recreant zowel met de auto en een prettige weg is.
- Minder geluidhinder voor mens en natuur.

Advies variant 2:

- Gezonder en veiliger en vergelijkbaar op gebied van bereikbaarheid ten opzichte van variant 3.
- En van de fietsersbond mag het fietspad ook 3 m breed zijn.

Mijn keuze is variant 2 omdat:

1. Veilig
2. Fietspad
3. Natuur zo min mogelijk aangetast
4. Doorstroming
5. Aanwonenden

Mijn advies is variant 2:

- Op basis van de scorecard (totaaloverzicht) doet deze variant het meeste recht toe aan de natuur en daarbij het karakter van de Veluwe.
- Ook op gebieden van als gezonde en veilige leefomgeving en energie heeft deze variant de meest positieve bijdrage.

Variant 2:

- Veiligheid mens en dier
- < CO2 uitstoot 60 km/uur

Variant 2:

- CO2
- Veiligst
- Natuur
- Dat is winst voor iedereen (95%)
- En het is een lokale ontsluitingsweg
- Draagvlak is 100% voor 60 km/uur
- Hiermee zetten we de Veluwe op 1!
- Hiermee is iedereen blij

Mijn advies is variant 2:

- Bewoners veilig op de weg
- Milieubelasting minimaal
- Minder impact op landschap ten opzichte van variant 3
- Tijdsverlies ten opzichte van variant 1 beperkt
- Risico op hogere snelheid variant 3 ongewenst
- Aandacht voor maatwerk nodig
- Fietsveiligheid en beleving optimaal

Variant 2:

- Bij 80 km/uur moet er meer wegbreedte (met bermen) komen, daardoor meer onbegrip voor het afstaan van grond. Dus meer weerstand.

Variant 2

- Mits maatwerk bomen en fietspad.

Variant 2:

- In het traject zitten zo veel verkeersremmende structuren dat ik mij afvraag wat 80 km/uur toevoegd.

Advies Variant 2 omdat:

- Snelheidsverschil gezien de afstand klein is, hooguit 10 km.
- Vrijliggend fietspad waar mogelijk, 3 à 4 meter breed.
- Midden op de weg zo min mogelijk bolling.

Ik zou het projectteam adviseren om te kiezen voor variant 2 omdat:

- De inrichting van de weg dan het meest aansluit bij de functie van de weg (lokale/regionale gebiedsontsluiting met veel lokaal verkeer).
- De weg goed aansluit bij het karakter van natuurlijke/landelijke omgeving.
- Inrichting als 60 km/uur bijdraagt aan veiliger weg vanwege vele uitritten en daarmee bereikbaarheid van het gebied zelfs beter kan worden.
- De weg het meest geschikt wordt voor (land)bouwvoertuigen.

Variant 2:

- 60 km natuurinclusief met rijgedrag van 60 km/uur
- Fietspad maximaal 3 meter breed, ingesloten naast weg en niet achter houtwal
- Bomenkap minimaliseren
- Natuuroversteekplaats voor edelhert
- Geen verlichting in natuurzone Duisternis
- Veluwepoort Voorthuizen
- Recreatief + woon-werk fietsen. Niet snel fietsen
- Bij 60 km/uur minder fijn stof. Groener en duurzamer
- Bij 60 km/uur minder wildaanrijdingen, kortere remweg
- Bij 60 km/uur veiliger voor aanwonenden en fietsers
- Bij 60 meer respect voor aard en historie gebied
- Ga voor stil asfalt!