Reactienota Voornemen en Communicatie- en participatieplan N303 Voorthuizen-Putten

9 november 2021



Projectteam N303

provincie Gelderland

1 Inleiding en leeswijzer

Voor u ligt het overzicht van de ontvangen inspraakreacties op het voornemen en communicatie- en participatieplan N303 Voorthuizen-Putten, dat van 7 juli 2021 tot en met 18 augustus 2021 ter inzage heeft gelegen. In deze periode kon iedereen een inspraakreactie indienen bij de provincie Gelderland. De binnengekomen reacties zijn in dit document verzameld en samengevat. Dit document is bedoeld om betrokkenen te informeren.

De provinciale weg N303 tussen Voorthuizen en Putten ligt in een landschappelijk en ecologisch waardevol gebied. Langs de weg staan woningen en bedrijven. Binnen de bebouwde kom van Huinen zijn rijbaan en fietspad enkele jaren geleden aangepakt. Op de N303 mag nu 80 kilometer per uur worden gereden, wat relatief hard is voor deze smalle weg met veel uitritten en waar de bomen erg dicht langs de weg staan. Dagelijks rijden er een kleine 11.000 motorvoertuigen over de weg. Dit alles bij elkaar opgeteld is de N303 tussen Voorthuizen en Putten nu niet goed ingericht om het auto- en vrachtverkeer op een goede en veilige manier te verwerken. Daarnaast ligt langs de N303 aan 1 kant van de weg een smal fietspad waar fietsers in 2 rijrichtingen fietsen en regelmatig met elkaar in conflict komen.

We verkennen de mogelijkheden om de provinciale weg N303 tussen Voorthuizen en Putten te verbeteren. Dit doen we in overleg met de gemeentes Nijkerk en Putten. De bedoeling is dat we het geplande en reguliere groot onderhoud combineren met het oplossen van de hier aanwezige knelpunten. Naar verwachting gaan we dat in 2024 doen.

In 2019 is – samen met een vertegenwoordiging uit de omgeving - een voorkeursalternatief naar voren gekomen. Dit gaat uit van:
- Een duurzaam veilige inrichting van de weg
- Een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur
- Het verbreden van het vrijliggende fietspad.

1.1 Participatie

Inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en (mede-)overheden krijgen in de verkenningsfase uitgebreid de mogelijkheid om hun belangen, wensen en ideeën over het project kenbaar te maken. Door gebruik te maken van de kennis uit het gebied zijn betere plannen mogelijk. De inspraak op het voornemen en het communicatie- en participatieplan vormt een eerste stap in dit proces. Iedereen is uitgenodigd te reageren, bijvoorbeeld op vragen als:
- Wat vindt u van het idee?
- Wat mag de provincie volgens u niet vergeten in het participatieproces?
- Wat zijn eventuele aandachtspunten?
- Heeft u zelf ideeën?

2 Samenvatting van de reacties

In totaal zijn er 13 reacties binnen gekomen. Het merendeel van de reacties gaat over verkeersveiligheid, de hoge snelheden, de grote aantallen vrachtverkeer, gevaarlijke situaties op het smalle fietspad, bomen die het zicht belemmeren, maar ook zorg over behoud of kappen van bomen. Geen van de reacties ging over de manier waarop we van plan zijn in contact te treden met de omgeving. Alle reacties waren inhoudelijk van aard. De beantwoording van alle reacties, die betrekking hebben op de reconstructie vindt plaats tijdens het

proces, waarin we samen met de omgeving optrekken om de provinciale weg tussen Voorthuizen en Putten opnieuw in te richten.

3 Samenvatting per thema

3.1 Verkeersveiligheid/leefbaarheid

- Er gebeuren relatief weinig ongevallen op de N303. De snelheid hoeft dus niet omlaag.
- Zorgen over dodelijke ongevallen op de Voorthuizerstraat in Putten. Verkeersveiligheid moet de hoogste prioriteit hebben.
- Ingang Mezenhof is geen kruispunt, maar twee inritten langs elkaar waar auto's in en uit gaan. Ook is dit punt gevaarlijk voor fietsers. Kunnen deze inritten verplaatst worden van de N303 naar de Prinsenweg. Kunnen aansluitingen op bestaande gemeentelijke weg gebundeld worden?
- De staat van de weg, met name op het stuk tussen Struik/Zwanenberg en boerderij Koestapel, is slecht. De weg is er erg smal en de asfaltlaag brokkelt af. Daarnaast zitten er diepe geulen langs bomen, lantaarnpaal en de sloot anderzijds. Sturen is een hele uitdaging als je nu met de auto naast de weg komt.
- Sluit alle onnodige afslagen van het fietspad af, zoals bij de Huinerweg. Hier ligt een levensgevaarlijk kruispunt. Door een bocht in de Voorthuizerstraat is er geen uitzicht.
- Welke maatregelen treffen we om afslaand verkeer te attenderen op het tweerichtingenfietspad? Het gaat hier met name om verkeer, dat niet bekend is met de verkeerssituatie ter plaatse.
- KruispuntWoudweg/Voorthuizerstraat moet veiliger. Hier gebeuren regelmatig ernstige ongevallen vanwege slecht zicht. Dit is ook gevaarlijk voor fietsers. Misschien hier een rotonde aanleggen of de snelheid op dit stuk van de N303 fors verlagen.
- De bomen bij mijn uitrit zorgen voor levensgevaarlijke situaties. Er is geen overzicht en de auto's zijn er eerder dan verwacht door de hoge snelheden.
- De oversteek Klunenweg/Batosweg is gevaarlijk.
- Ik ben bang dat de weg (door verbreding) drukker wordt waardoor deze nog moeilijker over te steken is. Maak daarom de weg niet aantrekkelijk voor ander verkeer dan alleen bestemmingsverkeer.
- Stil asfalt zou het woongenot vergroten.
- Plaatsing van een geluidsscherm/-wal.

3.2 Vrachtverkeer

- Verbreed de zijkant van de weg zodat vrachtwagens elkaar kunnen passeren.
- Vrachtauto's zorgen voor gevaarzetting. Chauffeurs kennen de weg goed en minderen daarom geen vaart bij tegenliggers. Dat is vooral in het donker levensgevaarlijk.
- Het rechte stuk nodigt uit om flink het gaspedaal in te trappen.
- Plaats betonnen tegels aan de zijkanten. Dit voorkomt dat vrachtauto's tegen bomen aan rijden of het weiland in schieten.
- Geef duidelijk aan dat de weg minder geschikt wordt voor vrachtverkeer.

3.3 Fietsers

- Het fietspad moet verbreed worden. Die is nu te gevaarlijk.
- Verbreding van het fietspad kan door aankoop van aanliggende grond, resp. door het dempen van de sloot.
- Het fietspad moet breder. Hiervoor kan de beek naast het fietspad overtunneld worden. We moeten de beek niet dempen zodat de waterafvoer geborgd blijft.

- Er gaan veel schoolgaande en sportende kinderen over het fietspad.
- Eventueel een tweezijdig fietspad aanleggen tussen Putten en Huinen.
- Een breder fietspad zal harder fietsen in de hand werken.
- De situatie bij Struik is onveilig voor fietsers, doordat auto's daar regelmatig uit de bocht vliegen.
- Een paar jaar geleden zijn glasvezelkabels en de hoofdwaterleiding verlegd naast het fietspad. Is daarom verbreding van het fietspad niet erg duur?

3.4 Van 80 naar 60 kilometer per uur

- Er steekt vaak wild over, dus verlaag de snelheid naar 60 kilometer per uur.
- Het hele tracé moet (zo snel mogelijk) 60 kilometer per uur worden vanwege de verkeersveiligheid.
- Door een snelheidsregime van 60 kilometer per uur in te stellen wordt de weg minder aantrekkelijk voor (vracht)verkeer.
- De rondweg Voorthuizen moet 80km. per uur blijven om deze aantrekkelijk te houden.
- De rijbaan is te smal en wordt niet veiliger door deze te verbreden en een bord '60' te plaatsen.

3.5 Handhaving/maatregelen

- Plaats flitspalen/trajectcontrole.
- Plaats stoplichten op de kruispunten.
- Plaats drempels met een waarschuwing.
- Rotonde aanleggen op de kruispunt Woudweg/Voorthuizerstraat.
- Plaats snelheidscamera's aan beide kanten van de weg, net als bij Putten.
- De controle op snelheid is beperkt.
- Inhaalverbod instellen.

3.6 Bomen

- Rooi alle bomen tussen straat en fietspad en plaats langs de hele fietsroute een veilige vangrail.
- Het fietspad moet breder maar we moeten de beek overkluizen. Hierdoor kunnen ook de bomen blijven staan.
- Bomen zorgen voor gevaarlijke situaties bij mijn uitrit.
- Bomen moeten gespaard blijven.

3.7 Gedrag

- Er wordt te hard gereden (met name tussen 6.00 en 7.00 uur).
- Gebruik van alcohol of telefoon zorgt voor ongelukken.
- Verkeer van de A30 (Het Ei) naar Harderwijk moet gestimuleerd worden om te rijden via A1 en Hoevelaken.

3.8 Algemeen

- Er ontbreekt een ongevallenanalyse bij de stukken.
- Na de informatieavonden werd het stil rond dit project.
- Het project wordt steeds maar uitgesteld.
- Variant 2 is een goede keus. Alleen heeft deze wel grote consequenties m.b.t. onze woning en de grond. We willen daarom op korte termijn een persoonlijk gesprek.
- Zorg om geluidsoverlast door toename van het verkeer na de reconstructie.
- In de klankbordgroep zitten mensen/ondernemers van veraf of personen met eigenbelang. Betrek daarom vooral aanwonenden. Zij kennen de gevaarlijkste punten.

4 Vervolgproces

De kennisgeving was bedoeld om belangstellenden te informeren over de manier waarop het participatieproces wordt vormgegeven. De ontvangen reacties, samengevat in hoofdstuk 3, hebben veelal een inhoudelijk karakter. In het proces dat nu voorligt krijgen de reacties, die betrekking hebben op zaken als: bestaande knelpunten, inhoudelijke keuzes, suggesties voor oplossingsrichtingen en mogelijke keuzes die voorliggen, in de aankomende periode een plaats in de verdere uitwerking van een duurzame N303. In het ontwikkel- en trechteringsproces krijgt dit een nadere uitwerking. Hieronder hebben we omschreven hoe dit proces eruit ziet.

4.1 Het ontwikkel- en trechteringsproces

Het ontwikkel- en trechteringsproces richting een voorkeursvariant kent 3 hoofdstappen, met per hoofdstap een aantal tussenstappen.

4.1.1 Stap 1: De Klanteisenspecificatie (KES)

Om tot goede varianten te komen, is het van belang de huidige situatie, kansen en bedreigingen in beeld te brengen. Deze inventarisatie mondt uit in een klanteisenspecificatie (KES). Deze KES heeft als doel om alle relevante thema's, belangen, wensen en eisen zuiver in beeld te krijgen en zo concreet mogelijk te beschrijven. De KES wordt gekoppeld aan een beoordelingskader voor de beoordeling en trechtering in stap 3.

4.1.2 Stap 2: Oplossingsscenario's

In deze stap beschrijven we – binnen de kaders van de KES - verschillende oplossingen en scenario's. Per thema (bijvoorbeeld bomen) benoemen we een scenario. Een scenario kan bijvoorbeeld 'Maximaal behoud van bomen' zijn. Een scenario kan verschillende varianten hebben. Aan het eind van deze stap ligt er een Voorlopig Ontwerp (VO) per thema/variant.

4.1.3 Stap 3: Trechteren

In deze stap wegen we alle voor- en nadelen van de verschillende varianten tegen elkaar af. Het beoordelingskader van stap 1 helpt ons daarbij. Hier komen weer 3 varianten uit, die we aan de omgeving voorleggen. De ideale mix uit deze 3 varianten leidt tot het definitieve voorontwerp van de N303 tussen Voorthuizen en Putten.

Met de mensen, die hebben aangegeven een persoonlijk gesprek met ons te willen hebben, is intussen een gesprek gevoerd of wordt een gesprek gepland. De omgevingsmanager van dit project, Dianne Protsman, is hiervoor verantwoordelijk.

Naast individuele gesprekken met belanghebbenden leggen we ons oor te luister bij een klankbordgroep. Deze groep mensen denkt met ons mee en volgt de ontwikkelingen van het project. De precieze rol en samenstelling van de klankbordgroep staat op dit moment nog niet vast. We streven ernaar eind 2021 hier meer duidelijkheid over te geven.