

N303 Voorthuizen

Beantwoording reacties voorontwerp-inpassingsplan

juli 2012
N303 Voorthuizen
Reactienota voorontwerp-inpassingsplan

Opdrachtgever
Provincie Gelderland - Uitvoering Werken
de heer A. Smith
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM



Reacties voorontwerp-inpassingsplan N303 Voorthuizen

Op donderdag 29 maart 2012 organiseerde de provincie Gelderland een inloopbijeenkomst over de omleiding N303 Voorthuizen. Tijdens de bijeenkomst is onder andere het voorontwerp-inpassingsplan (VOIP) gepresenteerd. Tot en met 9 april 2012 kon er worden gereageerd op de plannen. De reactiemogelijkheid maakt geen onderdeel uit van de formele procedure. Bij de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan kunnen (formeel) zienswijzen worden ingediend.

De provincie heeft 71 reacties ontvangen. De reacties gaan grotendeels over het project in het algemeen, en in mindere mate over het voorontwerp-inpassingsplan. Daarom worden de reacties in deze nota op hoofdlijnen beantwoord. Specifieke vragen en/of reacties, die vragen om een uitgebreider antwoord, worden beantwoord bij de zienswijzenprocedure van het ontwerp-inpassingsplan.

Voor zover onderstaande beantwoording vragen oproept, is de provincie graag bereid om een nadere toelichting te geven. U kunt hiervoor contact opnemen met:

Petra van Burk
Telefoon: (026) 359 85 98
E-mail: post@gelderland.nl

Beantwoording

1. Waarom heeft de provincie gekozen voor het westelijke tracé?

In 2010 kozen Gedeputeerde Staten voor een westelijke omleiding om Voorthuizen als beste oplossing voor de verkeersproblemen in Voorthuizen. Deze variant is gekozen omdat deze zorgt voor een sterke afname van de verkeersdruk in de kern. Daarnaast is de westelijke omleiding van alle alternatieven het meest milieuvriendelijk.

2. Waarom is het oostelijke tracé afgefallen?

Het oostelijke tracé vereist een nieuwe aansluiting op de A1. De hoge kosten voor het realiseren van een nieuwe aansluiting wegen niet op tegen de beperkte voordelen. Dit tracé is ook minder milieuvriendelijk. Daarom is deze optie afgefallen.

3. Zal door de aanleg van de rondweg het verkeer in de kern echt afnemen? Veel vakantiegangers zijn gewend om deze route te nemen.

Door de aanleg van de rondweg N303 zal het verkeer in de kern van Voorthuizen fors afnemen. De rondweg vormt namelijk een veel snellere route voor het doorgaande verkeer tussen Barneveld, de A1 en Putten.

Ook zal een groot gedeelte van het verkeer richting de recreatiegebieden via de rondweg N303 gaan rijden. De gemeente legt namelijk ook een rondweg aan ten noordoosten van Voorthuizen, tussen de Voorthuizerweg en de Apeldoornsestraat. Samen met deze gemeentelijke rondweg vormt de N303 een snelle route voor het verkeer van en naar de recreatiegebieden.

De route door het centrum is weliswaar nog steeds mogelijk, maar de maximumsnelheden zijn hier 50 km/u en 30 km/u. Dit ligt veel lager dan op de rondweg, waar de maximumsnelheid 80 km/u is. Aanvullend worden er verkeersremmende maatregelen genomen in de kern van Voorthuizen. Zo wordt het centrumgebied van Voorthuizen als 30 km/u zone aangeduid en ingericht zodat snel rijden niet mogelijk is.



4. Zal door de aanleg van de rondweg het verkeer van west naar oost (en vice versa) ook minder worden?

Het verkeer van west naar oost (en vice versa) zal na aanleg van de rondweg N303 ook afnemen. Dit verkeer zal via de Rijksweg – N303 – gemeentelijke rondweg – Apeldoornsestraat rijden. Vanzelfsprekend blijft er altijd verkeer op de Hoofdstraat en Apeldoornsestraat. Dit is voornamelijk verkeer met Voorthuizen als bestemming.

5. Waarom wordt landbouwverkeer niet toegestaan op de nieuwe rondweg?

Nieuwe (rond)wegen die de provincie Gelderland realiseert, moeten voldoen aan de nieuwste richtlijnen op gebied van verkeersveiligheid. Aangezien er geen erven op de rondweg worden aangesloten is het toestaan van landbouwvoertuigen niet noodzakelijk. Landbouwvoertuigen rijden op dit moment via de gemeentelijke wegen en daar verandert niets aan.

De rondweg N303 is vooral bedoeld om het doorgaande gemotoriseerde snelverkeer om de kern van Voorthuizen te leiden. Dat gebeurt door de aanleg van de rondweg. Om deze rondweg zo goed mogelijk te laten functioneren, is het van belang om te zorgen voor een vlotte doorstroming. Dit gebeurt door een hogere maximumsnelheid toe te staan dan in de bebouwde kom van Voorthuizen.

Wanneer landbouwvoertuigen wel toegelaten zouden worden op de nieuwe N303, is doorstroming niet meer te waarborgen en zou de effectiviteit van de rondweg sterk verminderen. Een andere belangrijke reden om landbouwvoertuigen niet toe staan zijn de nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid. Vanwege de lage snelheid van het landbouwverkeer gaan personenauto's de landbouwvoertuigen inhalen. Dergelijke (inhaal)manoeuvres met grote snelheidsverschillen zorgen voor onveilige situaties.

6. Kunnen fietsers, zoals schoolgaande kinderen, veilig naar het dorp en naar Barneveld blijven fietsen? De aansluiting van de rondweg op de Baron van Nagellstraat lijkt namelijk een gevaarlijke kruising te worden. Welke maatregelen worden genomen voor de veiligheid van o.a. fietsers?

De route Voorthuizen – Barneveld is één van de meest gebruikte fietsroutes binnen de gemeente Barneveld. De rondweg sluit in het zuiden aan op de Baron van Nagellstraat, waar aan weerszijden eenrichtings-fietspaden liggen. Deze worden verlegd tot aan de verlegde Baron van Nagellstraat, parallel aan de nieuwe rondweg. Het fietsverkeer Voorthuizen – Barneveld kan dan veilig oversteken via de nieuwe kruising met verkeerslichten.

7. Hoe blijft, ondanks de rondweg, het buitengebied verbonden met de dorpskern?

De nieuwe rondweg doorsnijdt vijf wegen. Drie van deze wegen blijven direct verbonden met de dorpskern Voorthuizen: de Baron van Nagellstraat, de Rijksweg en de Overhorsterweg. De Appelseweg en de Bijschoterweg worden via een nieuwe parallelweg omgeleid naar respectievelijk de kruising met de Rijksweg en de verlegde Baron van Nagellstraat. De Biezerweg wordt, uit verkeersveiligheidsredenen, directer aangesloten op de dorpskern Voorthuizen, door de weg om te leiden naar de kruising met de verlegde Baron van Nagellstraat.

8. Kan de weg naar Putten de verwachte verkeersdrukke wel aan?

De weg naar Putten zal na aanleg van de rondweg de te verwachten verkeersdrukke goed kunnen verwerken. De verkeersintensiteiten blijven namelijk ruim onder de kritische grens van 20.000 voertuigen per etmaal.



9. Veel mensen wandelen en recreëren nu op het Beekwandelpad. Blijft dit mogelijk?

Het is nog niet zeker of het huidige wandelpad blijft bestaan. Wel zal er zeker een recreatieve wandelroute langs de beek blijven bestaan. Dit is een eis voor de landschappelijke inpassing van de rondweg.

10. Waarom geldt een maximumsnelheid van 80 km/u op de rondweg en niet 50 km/u of 60 km/u, zoals andere wegen in de regio?

De nieuwe rondweg krijgt de functie van een gebiedsontsluitingsweg **buiten** de bebouwde kom. Bij dit type weg past een maximumsnelheid van 80 km/u. De functie van de weg is het veilig en vlot verbinden en bereikbaar maken van verschillende gebieden. De weg wordt vooral aangelegd om doorgaand verkeer uit de dorpskern van Voorthuizen te halen. Om van de rondweg een aantrekkelijk alternatief te maken voor dit verkeer, moet de doorstroming optimaal zijn.

11. Door de komst van de rondweg lopen er twee wegen langs de begraafplaats. Worden er maatregelen genomen tegen extra overlast?

In goed overleg met de gemeente Barneveld is de locatie van de rondweg en de weg naar de Voorthuizerweg bepaald. Bij de totstandkoming van de exacte locatie van de rondweg en de weg naar de Voorthuizerweg, is de begraafplaats een belangrijk aspect geweest. De rondweg ligt zover mogelijk van de begraafplaats af.

Een begraafplaats is geen zogenaamde 'geluidsgevoelige bestemming'. De Wet geluidhinder biedt hiervoor geen bescherming. Echter, een begraafplaats is wel een plek waar rust belangrijk is. De nieuwe rondweg wordt voorzien van stil asfalt. Ook zal de weg door middel van afscherming aan het zicht worden onttrokken. Op welke manier precies wordt nog bepaald.

12. Waarom komt er een viaduct bij de Overhorsterweg en geen rotonde of kruising?

De Overhorsterweg vormt geen onderdeel van het hoofdwegennet van de gemeente Barneveld, maar is wel een belangrijke historische route. Het gelijkvloers aansluiten van de Overhorsterweg is wel onderzocht, maar is ruimtelijk erg lastig in te passen. Een belangrijke randvoorwaarde voor het ontwerp is namelijk een goede aansluiting van de rondweg N303 op de gemeentelijke rondweg. De aansluiting van de gemeentelijke rondweg ligt nu langs de begraafplaats. Een extra aansluiting van de Overhorsterweg op de nieuwe rondweg zou te dicht bij de kruising met de gemeentelijke rondweg komen. Het direct aansluiten van de Overhorsterweg op de rondweg (ter hoogte van de kruising met de gemeentelijke rondweg) zou de kruising twee keer zo groot maken, aangezien alle takken van extra afslagstroken moeten worden voorzien. Deze ruimte is er niet vanwege aanwezige bebouwing.

In samenspraak met het Gelders Genootschap en de gemeente Barneveld is daarom voorgesteld om de Overhorsterweg ongelijkvloers te laten kruisen met de Rondweg. Op deze manier blijft de historische lijn Nijkerk – Voorthuizen gehandhaafd. Het viaduct biedt bovendien een mooi overzicht over de dorpskern van Voorthuizen.

13. Door de komst van de rondweg zal de waarde van een aantal woningen minder worden. Hoe gaat de provincie hier mee om?

Wanneer iemand door een planologische maatregel (zoals de rondweg) schade lijdt door waardevermindering van een onroerende zaak, kan een beroep worden gedaan op de provinciale Planschadeverordening. Dit kan pas op het moment dat het provinciale inpassingsplan voor de rondweg onherroepelijk is.

Meer informatie over de Planschadeverordening leest u op de provinciale website:



www.gelderland.nl → Bestuur en politiek → Provinciale Staten → Agenda's en besluiten → Vergaderstukken → zoekterm "planschadeverordening".

14. Welke invloed heeft de nieuwe rondweg op geluid en welke maatregelen worden hiervoor genomen?

De westelijke rondweg leidt tot een sterke afname van het aantal geluidbelaste woningen in de kern van Voorthuizen. Dit blijkt uit akoestisch onderzoek in het kader van de milieueffectrapportage. De afname van het aantal geluidbelaste woningen in de kern Voorthuizen is veel groter dan de toename van het aantal geluidbelaste woningen in de nabijheid van de nieuwe rondweg. Per saldo heeft de rondweg dus een positieve uitwerking op het geluid door verkeer in en rond Voorthuizen.

De geluidsbelasting op woningen wordt getoetst aan de normen uit de Wet geluidhinder. Als de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder niet wordt overschreden, is er geen geluidshinder door de nieuwe weg te verwachten. Dit geldt voor veruit de meeste woningen in Voorthuizen. In dat geval worden er geen geluidsbeperkende maatregelen getroffen.

Als de voorkeursgrenswaarde wel wordt overschreden wordt er onderzoek gedaan naar mogelijke maatregelen. Dit kan bijvoorbeeld stil asfalt of een geluidswal zijn. Voor deze maatregelen wordt bekeken of deze technisch mogelijk zijn op de specifieke locatie en of deze verkeerskundig en landschappelijk inpasbaar zijn. Ook wordt gekeken naar het financiële aspect in relatie tot woningisolatie.

Dit betekent dat niet overal maatregelen getroffen zullen worden. De maatregelen zijn in het akoestische onderzoek opgenomen. In het ontwerp-inpassingsplan worden deze overgenomen.

Overigens zijn in het kader van de Wet geluidshinder alleen geluidsgevoelige objecten zoals woningen beschermd. Tuinen en recreatiewoningen komen niet in aanmerking voor maatregelen.

15. Welke invloed heeft de nieuwe rondweg op fijn stof?

De omleiding van het verkeer rond Voorthuizen heeft tot gevolg dat in de kern Voorthuizen minder mensen blootgesteld worden aan luchtverontreiniging, waaronder fijn stof, door het verkeer. Daar waar sprake is van een toename van het verkeer treedt een tegengesteld effect op. Omdat dit echter voornamelijk wegvakken in het buitengebied betreft, is het effect op de blootstelling van mensen aan luchtverontreiniging als gevolg van de rondweg per saldo gunstig.

Uit het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek voor de toekomstige situatie in 2020 blijkt verder dat noch in de kern van Voorthuizen, noch in het buitengebied, sprake is van overschrijding van wettelijke normen voor luchtkwaliteit (waaronder fijn stof).

16. Kan een fiets/voetgangerstunnel worden gemaakt bij de Appelseweg, bij de Bijschoterweg en/of bij de Noordenweg?

In het ontwerp zijn geen fietstunnels opgenomen. De omrijdafstanden nemen op sommige routes weliswaar toe, maar deze blijven beperkt tot maximaal 400 meter. De relatief kleine omrijdafstanden wegen niet op tegen de grote investeringskosten voor het aanleggen van fietstunnels.

17. Op welke cijfers is de verwachte toename van verkeer gebaseerd?

De verkeerscijfers zijn bepaald met behulp van verkeersmodellen. In deze verkeersmodellen is onder meer rekening gehouden met de volgende aspecten:



bevolkingsgroei, arbeidsparticipatie, gezinssamenstelling, autobezit, ontwikkeling autokosten, ontwikkeling Bruto Nationaal Product.

18. Wat zijn de kosten van de nieuwe rondweg? Wordt er ook rekening gehouden met 'pootje noord', dat door de gemeente wordt gerealiseerd?

Parallel aan het inpassingsplan-proces, wordt ook de kostenraming voor de rondweg geactualiseerd. De gemeente Barneveld vindt het belangrijk dat het doorgaande verkeer tussen oost en west (Terschuur-Voorthuizen-Garderen/Stroe) om het centrum wordt geleid. Daarom heeft de gemeente besloten om te investeren in een extra weg tussen de Apeldoornsestraat en de nieuwe N303. De weg wordt volledig betaald door de gemeente Barneveld en wordt gescheiden van de nieuwe rondweg gerealiseerd. De rondweg wordt volledig betaald door de provincie.

19. Is er bij de keuze van de westelijke rondweg rekening gehouden met ontwikkelingen als de plannen voor het recreatiegebied Zeumeren?

Er is geen rekening gehouden met de eventuele verdere ontwikkeling van recreatiegebied Zeumeren. Op dit moment heeft namelijk nog geen definitieve besluitvorming plaatsgevonden over de mogelijke ontwikkelingen. Mocht recreatiegebied Zeumeren toch verder ontwikkeld worden, dan zal in die besluitvorming de verwachte verkeersintensiteiten berekend moeten worden. De eventuele gevolgen worden dan in het kader van dat project in beeld gebracht.

20. Wat betekent de komst van de nieuwe rondweg voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de woonwijk De Maat?

De nieuwe rondweg wordt op ruime afstand van de wijk De Maat gerealiseerd. Daardoor, en door het aanbrengen van stil asfalt op de rondweg, wordt op nagenoeg alle woningen in de wijk De Maat voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. Slechts op een enkele woning wordt deze grenswaarde overschreven. De hoogste geluidsbelasting bedraagt 49 dB.

De wijk De Maat wordt door de nieuwe rondweg beter ontsloten richting Putten, de A1 en Barneveld. De Molenmakerslaan en de Rietdekkerslaan worden via de Hoofdstraat direct verbonden met de nieuwe Rondweg. Dit betekent een betere bereikbaarheid voor de wijk De Maat.

21. Waarom wordt de A30 niet doorgetrokken naar de A28?

Provinciale Staten hebben in het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan besloten om inzake Voorthuizen niet te kiezen voor grootschalige nieuwbouw van infrastructuur, maar voor het oplossen van het probleem op lokaal niveau. Uit onderzoek is gebleken dat het doortrekken van de A30 naar de A28 het probleem in de kern van Voorthuizen onvoldoende oplost in vergelijking met de hoge investering die hiermee gemoeid is. Deze investering is bovendien niet beschikbaar.

22. Als Rijkswaterstaat extra op/afritten bij de A1 wil realiseren, heeft dit dan invloed op de keuze voor een westelijke rondweg?

Dit is nu niet aan de orde, en heeft dus ook geen invloed op de keuze voor een westelijke rondweg. Overigens heeft Rijkswaterstaat de stelregel dat nieuwe aansluitingen op snelwegen ten koste gaan van bestaande aansluitingen.

23. De komst van de rondweg heeft invloed op het huidige landschap. Hoe wordt hier mee omgegaan?

Het gebied ten westen van Voorthuizen heeft veel landschappelijke kwaliteiten. De provincie Gelderland zet zich dan ook in om de nieuwe rondweg zo goed mogelijk (landschappelijk) in te passen en zoekt naar mogelijkheden om de landschappelijke



kwaliteiten zelfs te versterken. Er wordt bijvoorbeeld gekeken naar geluidswering die goed bij het landschap past. Uitgangspunt is dat de weg 'te gast is in het landschap'.

24. Waarom wordt de rondweg vierbaans?

De rondweg wordt niet vierbaans, maar bestaat uit één rijbaan met twee rijstroken (één rijstrook per richting).

25. Zowel fietsers als het landbouwverkeer gaan gebruik maken van de parallelweg naast de rondweg. Levert dit geen gevaarlijke situaties op?

Op het gedeelte Appelseweg – kruising omgelegde Baron van Nagellstraat komt een parallelweg te liggen. Deze parallelweg heeft twee functies:

1. De Appelseweg en de Bijschoterweg aansluiten op respectievelijk de Rijksweg en de verlegde Baron van Nagellstraat.
2. De westelijk gelegen percelen die doorsneden worden door de nieuwe rondweg ontsluiten.

De verkeersintensiteiten op deze parallelweg zijn laag. De verkeerssituatie tussen landbouwverkeer en fietsverkeer is te vergelijken met andere wegen in het buitengebied. Door het relatief smalle profiel wordt de doorrijnsnelheid beperkt.