

Richtlijnen

milieueffectrapport

omlegging Putten (N303)

Nota
Richtlijnen en Inspraakrapport
m.e.r. omlegging N303 Putten/Aansluiting A28

Inhoud

Deel I Richtlijnen

- 1.a Richtlijnen MER omlegging N303/Aansluiting A28
- 1.b Afwijkingen t.o.v. adviesrichtlijnen Cmer
- 1.c Kaart 1 en 2

Deel II Inspraakrapport startnotitie m.e.r. omlegging N303 Putten/Aansluiting A28

- 2.1 Samenvatting schriftelijke inspraakreacties
- 2.2 Beantwoording schriftelijke inspraakreacties per hoofdonderwerp
- 2.3 Beknopt overzicht schriftelijke inspraakreacties en individuele beantwoording
- 2.4 Verslag inspraakbijeenkomst 1 februari 1999

Deel I Richtlijnen

Deel 1.a

**Richtlijnen Milieueffectrapport
Omlegging N303 Putten/Aansluiting op A28**

Provincie Gelderland
september 1999

Inhoud Richtlijnen

INLEIDING	5
A LOCATIESPECIFIEK	6
HOOFDPUNTEN	6
1 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	7
1.1 Probleemstelling	7
1.2 Doel	7
1.3 Besluitvorming	7
2 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	8
2.1 Algemeen	8
2.2 Alternatieven	8
3 BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUEFFECTEN	9
3.1 Algemeen	9
3.2 Landschap en cultuurhistorie	10
3.3 Geluid en trillingen	10
3.4 Veiligheid	11
3.5 Bodem en water	11
3.6 Levende natuur	12
3.7 Lucht	12
3.8 Woon- en leefmilieu	12
B ALGEMENE ASPECTEN	13
4 ALGEMENE RICHTLIJNEN	13
4.1 Inleiding	13
4.2 Probleemstelling, doel, beleid en besluiten	13
4.2.1 Probleemstelling	13
4.2.2 Doel	13
4.2.3 Beleid en besluiten	13
4.3 Voorgenomen activiteit en alternatieven	14
4.3.1 Algemeen	14
4.3.2 Nulalternatief	14
4.3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief	15
4.4 Bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling	15
4.5 Gevolgen voor het milieu	15
4.6 Vergelijking van alternatieven	16
4.7 Leemten in informatie	16
4.8 Evaluatieprogramma	17
4.9 Vorm en presentatie	17
4.10 Samenvatting van het MER	17
BIJLAGE: LIJST VAN INSpraakREACTIES EN ADVIEZEN	19

INLEIDING

Provincie Gelderland heeft het voornemen om te besluiten over een tracé voor omlegging van de N303 langs de kern van Putten en het doortrekken van dit tracé naar de A28 via de aansluiting 'strand Nulde'. Mogelijk dat de omleiding rond Putten en de aansluiting op de A28 in de tijd gescheiden van elkaar worden gerealiseerd.

Als initiatiefnemer treedt Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland op. Provinciale Staten van de provincie Gelderland zijn bevoegd gezag. Eén van de taken van het bevoegd gezag is het vaststellen van de Richtlijnen voor het op te stellen milieu-effectrapport (MER). De Richtlijnen voor het MER "Omleiding N303 Putten / aansluiting op A28" zijn opgenomen in dit document.

De opzet van de Richtlijnen wijkt af van de opzet, die tot nu toe gebruikelijk was. Bij wijze van experiment bestaan deze Richtlijnen uit een specifiek en een algemeen deel. Hoofdstuk 1 t/m 4 van deze Richtlijnen zijn zeer specifiek gericht op het initiatief (de omleiding van de N303). Hoofdstuk 5 van de Richtlijnen is een algemeen deel over de inhoud en opbouw van milieu-effectrapporten in het algemeen. Per onderwerp wordt in dat hoofdstuk tevens de relevante wetteksten uit de Wet milieubeheer (Wm) aangehaald.

De m.e.r.-procedure is van start gegaan met de kennisgeving van de startnotitie in de staatscourant van 20 januari 1999. In de inspraakperiode is op 1 februari 1999 een informatieavond gehouden. Gedurende de inspraakperiode zijn 37 reacties binnen gekomen. De verwerking van deze reacties, alsmede het verslag van de informatieavond zijn opgenomen in het Inspraakrapport startnotitie m.e.r. N303, dat in deel II is opgenomen.

Naast de inspraakreacties is een advies ontvangen van de Commissie voor de milieu-effectrapportage (d.d. 25 maart 1999). De Richtlijnen zijn grotendeels gebaseerd op het Advies van de Commissie van de milieu-effectrapportage. In paragraaf 1.b van het onderhavige deel I is een toelichting opgenomen op de punten waar van het advies van de Commissie wordt afgeweken.

In de richtlijnen wordt via voetnoten naar afzonderlijke reacties verwezen wanneer deze:

- informatie bevat waarvan het belangrijk is dat deze in het MER wordt opgenomen;
- informatie bevat over een aspect dat bij het opstellen van het MER nader onderzocht moet worden, zoals specifieke lokale omstandigheden.

A LOCATIESPECIFIEK

HOOFDPUNTEN

In de richtlijnen is duidelijk onderscheid gemaakt tussen lokatie-specifieke (A) en algemene aspecten (B). Aan de volgende onderwerpen dient in het MER speciale aandacht te worden besteed.

Probleemstelling

De startnotitie stelt dat de belasting met doorgaand noord-zuid verkeer de aanleiding is voor de omleiding rond Putten en het doortrekken naar de A28. Uit de Noordwest Veluwe studie en de actualisering daarvan blijkt dat de huidige N303 weinig doorgaand verkeer bevat; tweederde van het verkeer heeft een relatie met Putten.

In het MER dient dan ook bij de beschrijving van de probleemstelling nadrukkelijk onderscheid te worden gemaakt tussen

- * de problematiek in de kern van Putten;
- * de bereikbaarheid van Putten vanaf de A28, inclusief de bereikbaarheid van de twee industrieterreinen;
- * de belasting van het landelijk gebied door sluipverkeer vanuit de richting Ermelo.

Per deelprobleem dient te worden aangegeven waardoor het wordt veroorzaakt en hoe groot het probleem is.

De probleemstelling dient daarbij in te gaan op het risico dat een verbeterde N303 met aansluiting op de A28 een verkeersaantrekkende werking kan hebben op verkeer tussen de A1 en de A28.

Alternatieven

De relatief grote verkeersstroom gericht op de kern van Putten en het risico dat een verbeterde N303 een verkeersaantrekkende functie zal hebben op verkeer tussen de A1 en de A28 zijn aanleiding om in het MER een zo reëel mogelijk nulplusalternatief uit te werken dat uitgaat van opgewaardeerde wegen gecombineerd met enkele nieuwe wegvakken welke reeds planmatig in ontwikkeling zijn. Ten zuiden van Putten, tussen de Voorthuizerstraat en de Nijkerkerstraat, bestaan voor een dergelijk alternatief geen reële mogelijkheden. Alleen tussen de Nijkerkerstraat en strand Nulde is een dergelijk alternatief denkbaar in de vorm van een combinatie tussen een nieuw wegvak (gedeelte N303 vanaf Nijkerkerstraat tot en met Jan Nijenhuisstraat) en de huidige (te verbeteren) Stationsstraat/ Zuiderzeestraatweg (zie kaart 1 onder 1.c van het onderhavige deel I).

In het MER dient ook beschreven te worden of tussen de Nijkerkerstraat en strand Nulde een ander omleggingsalternatief (de zg. stationsvariant) mogelijk is welke zowel tegemoet komt aan de probleem- en doelstellingen als gunstiger uitkomt voor de landschappelijke en functionele gevolgen. Onder dit laatste kan verstaan worden: doorsnijdingen van landschappelijke en landbouwkundige structuur en amoveringen van boerderijen en/of woonhuizen. Dit omleggingsalternatief zou gecombineerd kunnen worden met de opheffing van de gelijkvloerse spoorwegkruising bij het station (zie kaart 2 onder 1.c van het onderhavige deel I).

Milieu-effecten

Bij de beschrijving van de milieueffecten dient de prioriteit gelegd worden bij de effecten op landschap, geluid en veiligheid. Deze effecten dienen zoveel mogelijk kwantitatief beschreven te worden. De overige milieu-effecten kunnen op een kwalitatieve manier beschreven worden.

De milieueffecten van een gefaseerde aanleg van respectievelijk de omleiding rond Putten en de aansluiting op de A28/strand Nulde dienen in het MER expliciet aan de orde te komen.

1 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

1.1 Probleemstelling

De startnotitie stelt dat de belasting met doorgaand noord-zuid verkeer de aanleiding is voor de omleiding rond Putten en het doortrekken naar de A28. Uit de Noordwest Veluwestudie en de actualisering daarvan blijkt dat de huidige N303 weinig doorgaand verkeer ten opzichte van Putten bevat; tweederde van het verkeer heeft een relatie met Putten.

In het MER dient daarom bij de beschrijving van de probleemstelling nadrukkelijk onderscheid te maken tussen

- * de problematiek in de kern van Putten;
- * de bereikbaarheid van Putten vanaf de A28, inclusief de bereikbaarheid van de twee industrieterreinen;
- * de belasting van het landelijk gebied door sluipverkeer vanuit de richting Ermelo.

Per deelprobleem dient aangegeven waardoor het wordt veroorzaakt en hoe groot het probleem is.

De probleemstelling dient daarbij in te gaan op het risico dat een verbeterde N303 met aansluiting op de A28 een verkeersaantrekkende werking kan hebben op verkeer tussen de A1 en de A28¹.

1.2 Doel

De deelproblemen, zoals in de vorige paragraaf onderscheiden, dienen te worden vertaald in aparte doelstellingen op basis waarvan oplossingen voor de verschillende knelpunten kunnen worden ontwikkeld.

1.3 Besluitvorming

Op basis van het kaartmateriaal in de startnotitie kan opgemaakt worden dat er zich een gevoelig gebied bevindt ten noordwesten van Putten, waar sprake is van sluipverkeer uit de richting Ermelo. Daarnaast bevindt zich tussen Voorthuizen en Putten een gevoelig gebied, namelijk de ecologische verbindingszone tussen de Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug².

Het MER zal moeten aangeven op welke wijze deze gevoelige gebieden beïnvloed worden (positief en negatief) door het initiatief en te treffen begeleidende maatregelen.

Het MER dient in te gaan op de relatie van het initiatief met de besluitvorming over het Landinrichtingsproject Nijkerk-Putten, waarvoor reeds een voor-ontwerpplan in procedure is gebracht.

¹ Meerdere inspraakreacties wijzen op de verkeersaantrekkende werking van een verbeterde N303 op het verkeer tussen de A1 en de A28 (Bijlage, nr. 7, 8, 9, 11, 13, 24, 32 en 33).

² In enkele inspraakreacties wordt specifiek aandacht gevraagd voor het functioneren van deze ecologische verbindingszone bij toename van het verkeer op de N303 (Bijlage, inspraakreacties nr. 11, 29 en 36).

2 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

2.1 Algemeen

Expliciet dient aandacht besteed te worden aan de wijze waarop een gefaseerde aanleg van respectievelijk de omlegging rond de kern Putten en de aansluiting hiervan met de A28 zal plaatsvinden³.

Leefbaarheidsbevorderende maatregelen

Bij de beschrijving en verantwoording van de voorgenomen activiteit en de alternatieven dient tevens ingegaan te worden op het benutten van mogelijkheden om de milieugevolgen in positieve zin te beïnvloeden. Hierbij dienen maatregelen te worden onderscheiden op het vlak van:

- leefbaarheid: bijvoorbeeld door effectievere geluidsafscherming, voorzieningen ten behoeve van de verkeersveiligheid, de relatie tussen lengteprofiel (maaiveld, verdiept, verhoogd) en landschappelijk gevoelige delen van het gebied;
- natuur en ecologie: bijvoorbeeld door aanpassing van de verlichting en maatregelen ter vermindering van de barrièrewerking;
- bodem en water: bijvoorbeeld door keuzes met betrekking tot de mate en wijze van ophoging;
- mobiliteit: bijvoorbeeld door doelgroepgerichte voorzieningen (denk aan recreanten) om de vervoerswijzekeuze te beïnvloeden ten gunste van minder milieubelastende vervoerswijzen;
- uitvoeringswijze van nieuwe wegdelen: bijvoorbeeld het toepassen van minder strenge technische normen waardoor meer flexibiliteit in de tracering ontstaat.

2.2 Alternatieven

Bij de beschrijving van het nulplusalternatief dient ingegaan te worden op de mate waarin mobiliteitsgeleidende maatregelen een oplossing kunnen bieden voor de knelpunten beschreven in hoofdstuk 2. Te denken valt daarbij aan fysieke veranderingen aan bestaande wegen en kruisingen ter vermindering van de verkeershinder, verkeersgeleiding en beïnvloeding van vervoerswijzen. De relatief grote verkeersstroom gericht op de kern van Putten en het risico dat een verbeterde N303 een verkeersaantrekkende functie zal hebben op verkeer tussen de A1 en de A28 zijn aanleiding om in het MER een zo reëel mogelijk nulplusalternatief uit te werken dat uitgaat van opgewaardeerde wegen gecombineerd met enkele nieuwe wegvakken welke reeds planmatig in ontwikkeling zijn⁴. Ten zuiden van Putten, tussen de Voorthuizerstraat en de Nijkerkerstraat, bestaan voor een dergelijk alternatief geen reële mogelijkheden. Alleen tussen de Nijkerkerstraat en strand Nulde is een dergelijk alternatief denkbaar in de vorm van een combinatie

³ In de inspraak (Bijlage, nr. 29) wordt specifiek gewezen op de onveilige situaties die kunnen ontstaan bij het gefaseerd aanleggen van de omleiding Putten en het doortrekken naar de A28. In reactie nr. 37 wordt gevraagd om de voor- en nadelen van gefaseerde aanleg in het MER te beschrijven.

⁴ Meerdere inspraakreacties vragen om het uitwerken van een nulplusalternatief of een inpassingsalternatief. Daarbij wordt uitgegaan van optimaal gebruik van bestaande infrastructuur, het treffen van begeleidende maatregelen en eventueel aanleg van nieuwe wegvakken (Bijlage, nrs. 11, 13, 21 en 27).

tussen een nieuw wegvak (gedeelte N303 vanaf Nijkerkerstraat tot en met Jan Nijenhuisstraat) en de huidige (te verbeteren) Stationsstraat/ Zuiderzeestraatweg (zie kaart 1 onder 1.c van het onderhavige deel I).

In het MER dient ook beschreven te worden of tussen de Nijkerkerstraat en strand Nulde een ander omleggingsalternatief (de zg. stationsvariant) mogelijk is welke zowel tegemoet komt aan de probleem- en doelstellingen als gunstiger uitkomt voor de landschappelijke en functionele gevolgen. Onder dit laatste kan verstaan worden: doorsnijdingen van landschappelijke en landbouwkundige structuur en amoveringen van boerderijen en/of woonhuizen. Dit omleggingsalternatief zou gecombineerd kunnen worden met de opheffing van de gelijkvloerse spoorwegkruising bij het station (zie kaart 2 onder 1.c van het onderhavige deel I).

Voor dit andere omleggingsalternatief is het benutten van mogelijkheden voor aanpassingen aan de technische uitgangspunten voor de tracering, bijvoorbeeld boogstralen, eveneens van belang.

3 BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUEFFECTEN

3.1 Algemeen

Bij de berekeningen van de milieuveranderingen moet worden uitgegaan van de volgende invoergegevens: verkeersintensiteiten, gemiddelde rijsnelheden, verkeerssamenstelling per wegvak, de omgevingskenmerken van de wegvakken en (voor luchtverontreiniging) de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens) en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel).

Studiegebied

Als studiegebied voor de milieuaspecten geluid en lucht kan het gebied gehanteerd worden waarin significante veranderingen plaatsvinden in de verkeersintensiteit en -samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Een significante verandering in de intensiteit op een wegvak kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de bestaande situatie⁵.

Op kaart dient een overzicht te worden gegeven van de in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten (zie ook paragraaf 2.3.).

Referentiejaar

Voor de autonome milieuentwikkeling en de milieueffecten moet een referentiejaar genomen worden. Het referentiejaar wordt ontleend aan de vigerende beleidsnota's. Bij voorkeur wordt het jaar 2010 genomen, de planhorizon van SVV2. Daarnaast dient het MER aan te geven of er grote veranderingen te verwachten zijn ná het jaar 2010.

Indien de (afroning van de) uitvoering en daarmee de verwachte gevolgen van het initiatief pas na 2010 aan de orde zijn, dient (ook) een vergelijking plaats te vinden met een overeenkomend referentietijdstip, waarbij de referentiesituatie op basis van extrapolatie van het voor 2010 geplande beleid wordt gedefinieerd.

⁵ Deze maat wordt gehanteerd omdat bij een dergelijke wijziging in verkeersintensiteit de geluidbelasting zal toe- of afnemen met ca. 1 dBA.

Prioritaire aspecten

In dit MER dient met name aandacht te worden besteed aan een kwantitatieve beschrijving van geluid en veiligheid en een volledige beschrijving van de effecten op het landschap. Een kwalitatieve beschrijving kan worden gegeven van de effecten op bodem, water, levende natuur en woon- en leefmilieu.

Bij de beschrijving van de milieueffecten dient expliciet ingegaan te worden op de milieueffecten van gescheiden realisatie van respectievelijk de omlegging rond Putten en de doortrekking hiervan naar de A28.

Hieronder volgen de aandachtspunten voor deze milieuaspecten.

3.2 Landschap en cultuurhistorie

Het gaat hierbij om de ruimtelijke structuren en patronen en de landschapstypen en de cultuurhistorisch (inclusief archeologisch) belangrijke objecten.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- een korte beschrijving van de ontginningsgeschiedenis (incl. effecten van meer recente verkavelingen) om daarmee de specifieke patronen in het landschap zichtbaar te maken;
- (verandering in) de ruimtelijke structuur (grootschalig/kleinschalig; open/gesloten), de verschijningsvorm en de functionele patronen; in het bijzonder aan veranderingen in de agrarische functie en de afgeleide landschappelijke gevolgen daarvan;
- aanwezigheid/aantasting van cultuurhistorische elementen en patronen, zoals dijken, kaden, landgoederen, kastelen, molens, oude bewoningsplaatsen, fortificaties, verkavelingspatronen, bebouwingspatronen, wegenpatronen, beplantingspatronen; daarbij dient met name naar de verschijningsvorm van het landschap te worden gekeken met de daaruit resulterende patronen en onderliggende processen;
- aantasting/mogelijkheden voor uitbreiding van gebieden met een speciale beleidsstatus (onder andere waardevolle cultuurlandschappen).

3.3 Geluid en trillingen

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- de geluidbelasting (inclusief die van de andere relevante bronnen: andere wegen, rail-, industrie, gemotoriseerde recreatie et cetera), zo mogelijk berekend met behulp van het referentieniveau van het omgevingsgeluid⁶;
- de niveaus ten gevolge van eventueel aanwezige niet-omgevingseigen bronnen⁷;
- geluidssaneringssituaties;
- het met geluid belaste oppervlak d.m.v. contouren;
- het aantal gehinderden;

⁶ Dit niveau dient op een voldoende aantal representatieve punten te worden bepaald in overeenstemming met de regels van ICG-rapport IL-HR-15-01 (1981). Voor stiltegebieden zou de geluidbelasting in alle gevallen met behulp van het referentieniveau moeten worden aangegeven.

⁷ Zie IL-HR-15-01.

- bestaande en geprojecteerde geluidsgevoelige objecten en gebieden (ziekenhuizen, scholen, verzorgingstehuizen en woon-, natuur-, stilte-, relatieve stille- en recreatiegebieden) en de invloed daarop;
- trillingshinder of -schade (niveau en bereik) ten gevolg van het verkeer of andere relevante bronnen (voor wegen het aantal woningen en trillingsgevoelige bebouwing binnen circa 50 m van de weg, met schatting van het schaderisico).

Indien hiertoe aanleiding is kunnen de geluid- en trillingseffecten tijdens de aanlegfase worden opgenomen (heien, gevolgen van aan- en afvoer van materiaal, van tijdelijke verandering van verkeerscirculatie op aansluitende wegennet door omleidingen en stremmingen). Het cumulatieve effect hiervan kan kwalitatief beschreven worden. Extra aandacht dient gegeven te worden aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving, in het broedseizoen en in de nachtperiodes.

De berekeningen moeten worden uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï van de Wet geluidhinder.

3.4 Veiligheid

Risico's waaraan de gebruiker van de weg wordt blootgesteld moeten kwalitatief (en zo mogelijk kwantitatief) worden beschreven, voor zover dat voor de vergelijking van de tracé alternatieven relevant is.

Aandacht dient besteed te worden aan de positieve effecten van het initiatief op de veiligheid voor recreanten.

Cumulatie van veiligheidsaspecten met name als gevolg van vervoer en de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen over en langs het tracé moeten worden beschreven aan de hand van:

- veranderingen in de individuele risicocontourafstanden voor de grenswaarde 10^{-6} en de streefwaarde 10^{-8} ;
- toetsing aan de norm van 10^{-6} per jaar voor individueel risico ter plaatse van (bestaande en reeds geplande) kwetsbare objecten;
- indicatie van verandering in het groepsrisico;
- indicatie van (eventuele verschillen in) het risico voor snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten, bijvoorbeeld via oppervlaktewater.

3.5 Bodem en water

In het MER dienen aan de orde te komen:

- bestaande en toekomstige stromingsrichtingen van oppervlakkig grondwater en de consequenties hiervoor voor natuur.

3.6 Levende natuur

Het MER dient te beschrijven:

- de aanwezigheid en beïnvloeding van kwetsbare flora, waaronder brakwatersoorten⁸;
- de aanwezigheid en beïnvloeding van kwetsbare fauna, waaronder dassen;
- de eventuele afname van de kwaliteit van de ecologische verbindingzone tussen Voorthuizen en Putten als gevolg van onder andere toename van geluidbelasting en luchtverontreiniging.

3.7 Lucht

De beschrijving van de huidige situatie en de gevolgen kan gebeuren aan de hand van de volgende indicatoren:

- luchtkwaliteit op leefniveau aan de hand van de stoffen CO, NO₂ en benzeen;
- emissies van broeikasgassen, verzurende en vermestende stoffen.

Daarbij dient met name aandacht besteed te worden aan de situatie in de kom van Putten en situaties waarbij sprake is van overschrijdingsrisico's; dat wil zeggen die tracédelen van alternatieven/varianten die direct grenzen aan bebouwing zoals in Huinen en langs de wegen aan de zuidrand van Putten.

3.8 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen van verschillende milieuaspecten op de gezondheid en de leefomstandigheden van mensen die in het studiegebied verblijven, vooral de bewoners.

Onderscheid dient te worden gemaakt in enerzijds de gevolgen die alternatieven hebben voor de gebieden/wegen die blijkens de probleemanalyse aanleiding geven tot de voorgenumen activiteit, en anderzijds situaties in de directe nabijheid van de tracéalternatieven.

Gegeven de aard van het studiegebied en de alternatieven dient de beschrijving van de gevolgen zich te richten op:

- (bestaande en toekomstige) algehele hinderbeleving ten gevolge van wegverkeersgeluid, (verkeers)veiligheid en visuele hinder en barrièrewerking⁹;
- aanpassing van bedrijfsvoering, gedwongen vertrek en bedrijfsbeëindigingen¹⁰;
- verbetering of verslechtering van recreatieve routes en gebruiksmogelijkheden in het studiegebied¹¹.

⁸ In de randgebieden van het Veluwemeer komt nog altijd brakke kwel voor hetgeen tot uiting komt in het voorkomen van brakwatersoorten. Nagegaan dient te worden of er in het studiegebied hiervan inderdaad sprake is.

⁹ In meerdere inspraakreacties wordt gewezen op de barrièrewerking van het voorgestelde tracé tussen het buitengebied en de kern Putten (Bijlage, nrs. 5, 9 en 23).

¹⁰ In de inspraak wordt aandacht gevraagd voor de effecten op de bereikbaarheid van landbouwpercelen met gevolgen voor de bedrijfsvoering (Bijlage, nrs. 6, 9, 13, 15, 26, 28 en 33).

¹¹ Zie ook inspraakreactie nr. 18 waarin aandacht wordt gevraagd voor de effecten op de bedrijfsvoering van een recreatieve onderneming (Bijlage, nr. 18).

B ALGEMENE ASPECTEN

4 ALGEMENE RICHTLIJNEN

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat de algemene richtlijnen voor milieueffectrapporten (MER). Per onderwerp worden tevens de relevante wetteksten uit de Wet milieubeheer (Wm) aangehaald.

4.2 Probleemstelling, doel, beleid en besluiten

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

4.2.1 Probleemstelling

In de probleemstelling moet worden beschreven voor welke knelpunten het voornemen een oplossing moet bieden of welke aanleiding en ontwikkelingen tot het initiatief geleid hebben.

4.2.2 Doel

Geef een concrete omschrijving van het doel (of de doelen) van het initiatief. Neem in deze beschrijving ook de doelen voor milieubescherming en -verbetering op, zodat duidelijk wordt welke ruimte de gestelde doelen laten voor het ontwikkelen van alternatieven die gunstig zijn voor het milieu.

De beschreven doelen moeten een kader vormen voor het ontwikkelen en afwegen van alternatieven.

4.2.3 Beleid en besluiten

Geef kort aan welke randvoorwaarden en uitgangspunten gelden bij dit voornemen. Verwijs hierbij naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. Geef bijvoorbeeld aan of er in of nabij het studiegebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben en die consequenties kunnen hebben voor de ontwikkeling van alternatieven.

Geef aan voor welke besluiten het MER is opgesteld en welke instanties die besluiten nemen. Beschrijf volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tenslotte moeten de besluiten aangegeven worden die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

4.3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen."*

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

4.3.1 Algemeen

Beschrijf de voorgenomen activiteit en de alternatieven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Het kan zinvol zijn om deze beschrijving te baseren op deelactiviteiten en/of om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase, de gebruiksfase en (indien van toepassing) tijdens of na de beëindiging van het initiatief.

Motiveer waarom deze en geen andere alternatieven worden beschouwd, in relatie tot de gestelde doelen en het vastgestelde overheidsbeleid. Als er een voorkeursalternatief bestaat, geef dan aan waar deze voorkeur op gebaseerd is. Beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief is verplicht.

Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen

Geef bij elk alternatief aan welke preventieve, mitigerende en/of compenserende maatregelen worden getroffen.

Als de activiteit effecten heeft in gevoelige gebieden, zoals:

- gebieden die zijn aangewezen op grond van de EU Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn;
- gebieden die zijn aangeduid in het Structuurschema Groene Ruimte¹²;
- of gebieden die bescherming genieten op grond van provinciaal beleid,

dan gelden specifieke beschermingsformules en compensatieverplichtingen. De consequenties hiervan voor de alternatievenontwikkeling moeten in het MER expliciet gemaakt worden.

4.3.2 Nulalternatief

Het nulalternatief is het alternatief waarbij de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven daarvoor niet worden uitgevoerd. Wel kan bij het nulalternatief sprake zijn van aanvullende maatregelen (van een ander karakter dan het voornemen) waarmee de doelen worden behaald.

- Beschrijf het nulalternatief als volwaardig alternatief, als dit alternatief voor het bereiken van het doel duidelijk een reëel alternatief vormt.
- Als een nulalternatief duidelijk geen reëel alternatief is, dan kan volstaan worden met het beschrijven van de huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen. Deze beschrijving vormt de basis voor de beschrijving van de autonome milieuontwikkeling (zie hoofdstuk 4).

¹² Ministeries van LNV en VROM (1995) Structuurschema Groene Ruimte, deel 4, blz. 64.

Als uit de startnotitie niet duidelijk blijkt of het nulalternatief reëel is, stel deze vraag dan in het MER aan de orde en beargumenteer welke van de twee bovengenoemde beschrijvingen opgenomen wordt.

4.3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;
- uitgaan van de best bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

Volg bij het ontwikkelen van het mma bij voorkeur een actieve aanpak waarbij de toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering als uitgangspunt wordt genomen. Als dit niet mogelijk is, kan na analyse van de milieueffecten van alternatieven of varianten het alternatief met de minst nadelige milieueffecten tot mma worden benoemd.

4.4 Bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied én de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten.

Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan kunnen hiervoor verschillende scenario's worden gebruikt.

Studiegebied

Geef het studiegebied op kaart weer. Het studiegebied omvat de locatie of het tracé en de omgeving daarvan, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. Voor verschillende milieuaspecten kan de omvang van het studiegebied verschillen. Geef tevens gevoelige gebieden en objecten aan.

4.5 Gevolgen voor het milieu

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."*

Beschrijf de milieueffecten van de verschillende alternatieven volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau om een onderlinge vergelijking (zie H.6) mogelijk te maken. Neem bij de beschrijving van de milieugevolgen de volgende algemene richtlijnen in acht:

- Bepaal de ernst van de milieugevolgen in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid. Beschrijf:
 - per milieugevolg of het omkeerbaar is;
 - zowel negatieve als positieve effecten;
 - eventuele cumulatie van effecten;
 - zowel directe als afgeleide effecten;
 - met speciale aandacht de effecten die per alternatief verschillen of gestelde normen naderen/overschrijden;
 - de milieugevolgen in zowel de aanlegfase, de gebruiksfase als (indien van toepassing) de fase na afronding van gebruik.
- Maak de manier waarop milieugevolgen zijn bepaald inzichtelijk en controleerbaar door het opnemen van basisgegevens in bijlagen of expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal; motiveer het gebruik van minder gangbare voorspellingsmethoden;
- Beschrijf de samenhang tussen de milieugevolgen die resulteren in verandering van de leefbaarheid;
- Voer een betrouwbaarheidsanalyse of een 'worst case scenario' uit bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten; vermeld onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens.

4.6 Vergelijking van alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

Vergelijk de milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven onderling én met de referentie(s).

- Vergelijk bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie.
- Geef bij de vergelijking aan in hoeverre de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid gehaald worden.

4.7 Leemten in informatie

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieueffecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Geef aan over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Spits deze inventarisatie toe op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in de verdere

besluitvorming een belangrijke rol spelen. Beschrijf welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is. In het MER moet duidelijk worden gemaakt welke consequenties de leemten en onzekerheden hebben voor het besluit. Geef een indicatie in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie.

4.8 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effect-rapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

Het bevoegde gezag moet bij het besluit over deze activiteit aangeven hoe en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling dat de initiatiefnemer in het MER reeds een aanzet geeft tot een evaluatieprogramma en daarbij een verband legt met de geconstateerde leemten in informatie en onzekerheden.

4.9 Vorm en presentatie

Geef bijzondere aandacht aan de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven en gebruik waar nodig tabellen, figuren en kaarten.

Verder dient het MER:

- beknopt te zijn, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst te bevatten, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst;
- van recent kaartmateriaal te voorzien met goed leesbare topografische namen en een duidelijke legenda.

4.10 Samenvatting van het MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Geef daarbij de belangrijkste zaken weer, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;

- de vergelijking van de alternatieven, de motivering van de keuze voor het mma en het (eventuele) voorkeursalternatief;
- belangrijke leemten in informatie.

BIJLAGE: LIJST VAN INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN

nr.	datum	persoon of instantie	plaats
1.	19990201	Actie/werkgroepen Putten en Ermelo	Putten
2.	19990126	-	Putten
3.	19990202	J. Vastenhoud	Putten
4.	19990208	H. Blom	Putten
5.	-	H. Schuit	Putten
6.	-	H. Schipper	Putten
7.	-	G.C. v.d. Bor	Putten
8.	-	M. Schuit	Putten
9.	19990223	H. Schuit	Putten
10.	19990222	J.R.C. Lissenburg	Putten
11.	19990223	Gelderse Milieufederatie	Arnhem
12.	19990224	Werkgroep Verkeersoverlast Harderwijk	Putten/Ermelo
13.	19990217	Fam. G. Ruiter	Putten
14.	19990221	Knoppert VOF	Putten
15.	19990223	mr. F.W. van Dijk (advocaat) namens W. van Diest	Wageningen
16.	19990223	W. van Stormbroek-Bos + 71 ondergetekenden	Putten
17.	-	R. Buijtenhuis	Putten
18.	19990223	A.A. Doppenberg	Putten
19.	19990224	Kamer van Koophandel Veluwe en Twente	Harderwijk
20.	199902--	G. v/d Garskamp mede ondertekend door: A. van Drie, N. v/d Garskamp en A. Doppenberg	Putten
21.	19990223	ing. P. Boot	Putten
22.	19990223	A. van Drie	Putten
23.	19990223	G. van Donkersgoed	Putten
24.	19990224	Fam. P. Randewijk	Putten
25.	19990224	R.H. van den Top	Putten
26.	19990224	H.W. van den Top & R.H. van den Top	Putten
27.	19990226	Fam. W. van den Brink	Putten
28.	19990223	W.J. Stoffelsen en P. Roozendaal	Putten
29.	19990224	ir. M.H. Doppenberg	Putten

nr.	datum	persoon of instantie	plaats
30.	-	G.E. Gerritsen	Putten
31.	-	De Graaf (Kuitewegbewoners)	Putten
32.	199902-	Fam. J. Toes	Putten
33.	19990226	Gewestelijke Land en Tuinbouw Organisatie (GLTO) Putten en Omstreken	Putten
34.	19990223	Fam. W.J. Stoffelsen	Putten
35.	19990226	N.V. Nederlandse Gasunie	Groningen
36.	19990225	ing. P.K. Witte namens mevrouw A.J.H. Barones van Lynden te Putten	Hoog-Keppel
37.	19990303	ir. G.J. van den Brandhof	Putten

Deel 1.b

Afwijkingen t.o.v. adviesrichtlijnen Cmer

Milieueffectrapport

Provincie Gelderland
april 1999

Overzicht van afwijkingen t.o.v. adviesrichtlijnen Cmer

In het lokatiespecifieke deel van de richtlijnen zijn een tweetal belangrijke wijzigingen ten opzichte van de adviesrichtlijnen van de Commissie Mer aangebracht. Deze betreffen:

1 Nulplusalternatief

De Commissie adviseert om in het MER een volwaardig (nulplus)alternatief uit te werken dat gebruik maakt van opgewaardeerde wegen gecombineerd met enkele nieuwe wegvakken. Dit geldt zowel voor het tracédeel tussen de Voorthuizerstraat en de Nijkerkerstraat (omleiding Putten) als voor het deel tussen Nulde en Putten.

In de ontwerp-richtlijnen is het volgende opgenomen:

In het MER dient een zo reëel mogelijk nulplusalternatief uitgewerkt te worden dat uitgaat van opgewaardeerde wegen gecombineerd met enkele nieuwe wegvakken welke reeds planmatig in ontwikkeling zijn. Ten zuiden van Putten, tussen de Voorthuizerstraat en de Nijkerkerstraat, bestaan voor een dergelijk alternatief geen reële mogelijkheden. Alleen tussen de Nijkerkerstraat en strand Nulde is een dergelijk alternatief denkbaar in de vorm van een combinatie tussen een nieuw wegvak (gedeelte N303 vanaf Nijkerkerstraat tot en met Jan Nijenhuisstraat) en de huidige (te verbeteren) Stationsstraat/ Zuiderzeestraatweg

2 Stationsvariant

De Commissie is niet specifiek over een additionele variant van het omleggingstracé. Zij adviseert een volwaardig (nulplus)alternatief uit te werken dat gebruik maakt van opgewaardeerde wegen gecombineerd met enkele nieuwe wegvakken (zie bovenstaand punt 1). Door de suggestie naar nieuwe wegvakken te kijken, ook tussen de Nijkerkerstraat en strand Nulde, is een mogelijk nieuwe variant van het omleggingstracé in beeld gekomen: de zg. Stationsvariant.

In de ontwerp-richtlijnen is opgenomen dat in het MER beschreven dient te worden of tussen de Nijkerkerstraat en strand Nulde een ander omleggingsalternatief (de zg. Stationsvariant) mogelijk is welke zowel tegemoet komt aan de probleem- en doelstellingen als gunstiger uitkomt voor de landschappelijke en functionele gevolgen. Onder dit laatste kan verstaan worden: doorsnijdingen van landschappelijke en landbouwkundige structuur en amoveringen van boerderijen en/of woonhuizen. Dit omleggingsalternatief zou gecombineerd kunnen worden met de opheffing van de gelijkvloerse spoorwegkruising bij het station

Andere veranderingen ten opzichte van de advies-richtlijnen zijn:

- In par.2.1 van de ontwerp-richtlijnen is vervallen de zinsnede "*dat aangegeven dient te worden op welke wijze andere deelprojecten van de N303 (omlegging rond Voorthuizen en randweg rond Barneveld) van invloed kunnen zijn op functie en tracering van het initiatief*". Motivering van het laten vervallen is dat de provincie Gelderland meent dat functie en tracering van de omlegging N303 bij Putten geen verband heeft met andere omleggingen. Wel wordt er in het MER een nader onderzoek gedaan naar de eventuele verkeersaantrekkende werking van de N303 bij Putten als de omlegging en doortrekking van de N303 gereed zal zijn. Realisatie van de omlegging Voorthuizen wordt daarbij meegenomen. Het gebied tussen Ede, Barneveld, Hoevelaken en Harderwijk zal daarbij in beschouwing worden genomen. Hierbij wordt speciaal gelet in hoeverre de omgelegde en doorgetrokken N303 gebruikt zal worden als verbinding tussen de A1 en A28, onder andere om het knooppunt Hoevelaken te kunnen vermijden.
- In het nulalternatief/referentiekader zal niet worden ingegaan op de mate waarin mobiliteitsgeleidende maatregelen een oplossing kunnen bieden voor de knelpunten. Dit wordt wel in het nulplusalternatief van de ontwerp-richtlijnen beschreven.
- In het MER zal geen uitgebreid aandacht worden besteed aan de problematiek in de kern Huinen. Echter, tegelijk met de uitvoering van de omlegging van de N303 bij Putten zal de Voorthuizerstraat bij Huinen worden gereconstrueerd. De plannen zullen worden ontwikkeld in nauwe samenspraak met de bewoners van Huinen.

Deel 1.c

Kaart 1 en 2

Provincie Gelderland
april 1999

Deel II Inspraakrapport startnotitie m.e.r. omlegging N303 Putten/Aansluiting A28

Inhoud

2.1	Samenvatting schriftelijke inspraakreacties
2.2	Beantwoording per hoofdonderwerp schriftelijke inspraakreacties
2.3	Beknopt overzicht schriftelijke inspraakreacties en individuele beantwoording
2.4	Verslag inspraakbijeenkomst 1 februari 1999

2.1 Samenvatting schriftelijke inspraakreacties

De startnotitie heeft van 25 januari tot en met 26 februari 1999 ter inzage gelegen. Er zijn 37 reacties binnengekomen bij Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland. In par. 2.3 is een overzicht gegeven van de ontvangen reacties.

Tijdens de inspraakperiode is ook een voorlichtingsavond georganiseerd. Deze vond plaats op maandag 1 februari j.l. in cultureel centrum Stroud te Putten. Tijdens de voorlichtingsavond is een aantal mondelinge inspraakreacties geplaatst (in totaal 11). Deze reacties zijn op de avond zelf reeds beantwoord. De antwoorden op deze mondelinge reacties zijn te vinden in het verslag dat van deze avond is gemaakt. Het verslag is bijgevoegd onder par. 2.4.

In de 37 schriftelijke inspraakreacties kwamen een aantal onderwerpen veelvuldig terug. Voor de overzichtelijkheid zijn deze gemeenschappelijke hoofdonderwerpen gegroepeerd:

- 1 groter studiegebied/verkeersaantrekkende werking
- 2 aantasting woningen en bedrijven
- 3 omrijden
- 4 aantasting landschap
- 5 milieueffecten
- 6 doorsnijding ecologische verbinding
- 7 Huinen/ Voorthuizerstraat
- 8a voorstanders van de omlegging
- 8b tegenstanders van de omlegging.

Hieronder is de inhoud van de schriftelijke inspraakreacties per hoofdonderwerp weergegeven. Tussen haakjes zijn de nummers van de betreffende inspraakreacties gegeven (zie par. 2.3).

1 Groter studiegebied/verkeersaantrekkende werking

(2, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 21, 22, 24, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 36, 37)

Een veelgehoorde reactie is de veronderstelling dat de aanleg van de omlegging Putten tot aan Nulde een verkeersaantrekkende werking zal hebben. Dit effect zou vergroot worden omdat ook bij Voorthuizen de N303 omgelegd zal worden. Men acht de kans aanwezig dat de nieuwe N303 extra gebruikt zal worden als verbinding tussen de A1 en de A28. Op deze wijze kan dan het drukke knooppunt Hoevelaken worden vermeden. Meerdere malen is daarom voorgesteld een groter studiegebied te bekijken om de problemen in een groter verband op te lossen.

2 Aantasting woningen en bedrijven

(2, 9, 12, 14, 15, 18, 23, 24, 25, 26, 31)

Veel reacties hebben betrekking op woningen en bedrijven die door de plannen zouden worden benadeeld.

Voor woningen houdt dit in dat (een deel van) de woning of woonperceel (erf) wordt doorsneden waardoor bewoning niet meer mogelijk wordt c.q. het woongenot daalt. Voor bedrijven zou dit kunnen inhouden dat bedrijfsgrond wordt doorsneden waardoor bijvoorbeeld onbruikbare "overhoeken" ontstaan of waardoor het bedrijf helemaal niet meer kan voortbestaan. Hierdoor kunnen bedrijven veel schade oplopen.

Tevens zal de omlegging ervoor zorgen dat er meer verkeer over de N303 zal gaan rijden waardoor woningen en bedrijven overlast kunnen ondervinden (bijvoorbeeld verstoring van de rust of geluids- en/of lichtoverlast).

3 Omrijden

(5, 6, 7, 8, 9, 13, 15, 16, 17, 28, 33, 34)

Andere insprekers wijzen erop dat in de plannen wordt gesproken over het afsluiten van verschillende lokale wegen. Dit heeft tot gevolg dat de lokale bereikbaarheid vermindert (een grotere mate van omlopen/omrijden). Voor lokaal fietsverkeer wordt daarom om een aantal extra fietsverbindingen gevraagd. Ook voor lokaal en recreatief autoverkeer wordt een aantal extra verbindingen gevraagd.

4 Aantasting landschap

(5, 7, 8, 9, 32)

Een aantal mensen heeft in hun reactie gewezen op de landschappelijke aantasting die de omlegging kan veroorzaken. Door de omlegging wordt het landschap doorsneden (versnippering), verandert de visueel-ruimtelijke kwaliteit (open/gesloten) en worden de weg en bijbehorende viaducten beeldbepalende elementen.

5 Milieueffecten

(7, 8, 9, 12, 28, 29, 31)

Een aantal reacties wijst op de milieu-aantasting die de omlegging kan veroorzaken. Hierbij wordt gewezen op verschillende milieu-aspecten, zoals bodem en water, geluid, andere emissies en natuur.

6 Doorsnijding ecologische verbinding

(11, 29, 36)

Doorsnijding van ecologische verbindingen wordt ook als een aandachtspunt aangehaald. Bij landgoed Gerven wordt door de bestaande weg reeds een ecologische verbinding doorsneden en men is bezorgd dat door de omlegging deze doorsnijding ernstiger vormen zal aannemen of dat nieuwe doorsnijdingen worden veroorzaakt.

7 Huinen / Voorthuizerstraat

(4, 7, 8, 9, 18, 20, 22, 32)

De bezorgdheid wordt uitgesproken dat de beoogde omlegging zal leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties en extra overlast bij Huinen. Men veronderstelt dat door de omlegging namelijk meer verkeer over de N303 zal gaan rijden. Doordat de N303 pas ten noorden van Huinen wordt afgebogen, zal al dit extra verkeer ook de kern Huinen passeren.

8a Voorstanders van de omlegging

(1, 3, 4, 12, 19)

Een aantal mensen vindt dat de omlegging van de N303 al veel eerder gerealiseerd had moeten worden omdat de huidige N303 veel te veel verkeersoverlast veroorzaakt.

8b Tegenstanders van de omlegging

(5, 9, 13, 21, 27, 28, 30, 31, 32)

Anderen zijn juist van mening dat een nieuw tracé een veel te grote investering is voor de huidige overlast. De overlast zou makkelijker (en goedkoper) kunnen worden opgelost door een aantal voorzieningen op het huidige tracé te treffen, zoals voorgesteld in het nulplusalternatief.

2.2 Beantwoording per hoofdonderwerp schriftelijke inspraakreacties

1 Groter studiegebied/verkeersaantrekkende werking

In het MER wordt een nader onderzoek gedaan naar de eventuele verkeersaantrekkende werking van de N303 bij Putten als de omlegging en doortrekking van de N303 gereed zal zijn. Realisatie van de omlegging Voorthuizen wordt daarbij meegenomen. Het gebied tussen Ede, Barneveld, Hoevelaken en Harderwijk zal daarbij in beschouwing worden genomen. Hierbij wordt speciaal gelet in hoeverre de omgelegde en doorgetrokken N303 gebruikt zal worden als verbinding tussen de A1 en A28, onder andere om het knooppunt Hoevelaken te kunnen vermijden. De omlegging van de N303 is uitsluitend gericht om de problematiek in Putten op te lossen en is zeker niet bedoeld als oplossing van het probleem Hoevelaken.

2 Aantasting woningen en bedrijven

Het tracé zal zo veel mogelijk landschappelijk ingepast worden waarbij wordt gestreefd naar een gunstige doorsnijding om schade vanwege doorsnijding te voorkomen. Ook zal het plan voldoen aan de eisen van de Wet geluidhinder waardoor geluidsoverlast zo veel mogelijk zal worden voorkomen.

Indien bedrijven of woningen toch schade van de nieuwe weg zullen ondervinden zal deze schade zo exact mogelijk worden vastgesteld. Dit is wettelijk verplicht omdat eigenaren van terreinen die nodig zijn voor de wegaanleg, recht hebben op een volledige schadeloosstelling. Schadeloosstelling kan enerzijds plaatsvinden door financiële compensatie, anderzijds kan deze in natura plaatsvinden, waarbij gedacht kan worden aan het uitruilen van grond. Voor niet direct betrokken eigenaren kan in voorkomende situaties een beroep worden gedaan op een ver-goeding volgens de planschade regeling (artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening).

3 Omrijden

Het omrijden door fietsers als gevolg van de nieuwe wegaanleg zal beperkt worden door de aanleg van een fietstunnel in het Huinerkerkpad en daar, waar mogelijk, fietsverbindingen te realiseren tussen afgesloten wegen zoals bij de Matseweg. Ook wordt voor de Hellerweg een additionele fietstunnel in overweging genomen ten behoeve van het fietsverkeer richting Nijkerk.

Enig omrijden voor lokaal autoverkeer, o.a. naar strand Nulde, is door de aanleg van het nieuwe tracé niet te voorkomen. Om de bereikbaarheid van landbouwverkeer van en naar de Putter Polder te waarborgen wordt een parallelverbinding ten westen van de A28 tussen de Arlersteeg en de Zeedijk in overweging genomen.

4 Aantasting landschap

Daar waar landschappen worden doorsneden, zal zoveel mogelijk aandacht worden gegeven aan de inpassing van het nieuwe tracé. Landschappelijke aantasting is een van de hoofdonderwerpen van het MER om alternatieven met elkaar te vergelijken. Daar waar landschappelijke elementen verdwijnen, zullen compenserende maatregelen worden genomen.

5 Milieueffecten

Milieueffecten als geluid- en stankhinder, lucht-, bodem- en grondwatervervuiling worden in het MER beschreven en zijn aspecten waarop alternatieven met elkaar worden vergeleken. Beperking van de milieueffecten staat bij het uiteindelijke wegontwerp voorop, eventueel zullen mitigerende (= verzachtende) maatregelen worden genomen. Uiteraard komen bij bestaande wegen de genoemde milieueffecten ook voor.

6 Doorsnijding ecologische verbinding

De beoogde omlegging N303 zal geen nieuwe doorsnijding van een ecologische verbinding veroorzaken. De bestaande N303 doorsnijdt ten zuiden van Huinen een ecologische verbinding bij het landgoed Gerven. Deze verbinding maakt deel uit van de toekomstige Ecologische Hoofdstructuur (EHS). In het MER zal wel aandacht worden besteed in hoeverre de omlegging bij Putten mogelijk extra verkeer zal aantrekken (zie ook punt 1 van reacties) en dientengevolge mogelijk extra verstoring zal veroorzaken. Bij een eventuele toekomstige reconstructie van de Voorthuizerstraat tussen Huinen en Voorthuizen zal rekening worden gehouden met de ecologische verbinding.

7 Huinen/Voorthuizerstraat

Tegelijk met, of indien mogelijk eerder dan, de uitvoering van de omlegging van de N 303 bij Putten zal de Voorthuizerstraat bij Huinen worden gereconstrueerd. De plannen van de reconstructie zullen in nauwe samenspraak met de bewoners van Huinen worden ontwikkeld.

De huidige politieke besluiten gaan uit van een omlegging van de N303 ten noorden van Huinen. Een belangrijke overweging om af te zien van een nog zuidelijker tracé om Huinen heen, is dat dit een kostbare en ingrijpende (landbouw, woonkavels) doorsnijding zou zijn welke niet in verhouding staat tot de relatief beperkte problematiek in Huinen.

8a en 8b Voorstanders en tegenstanders van de omlegging

Een definitief besluit betreffende de omlegging van de N303 wordt niet in het MER genomen. Het MER dient helderheid te geven welk tracé-alternatief zowel de onderkende verkeersproblemen het beste oplost als de minste milieuproblemen veroorzaakt. Het MER is daarmee een belangrijk hulpmiddel ter ondersteuning van het provinciale besluit via welk tracé-alternatief de omlegging van de N303 zal plaatsvinden. Na voltooiing van het MER en de tracéstudie is er nogmaals gelegenheid te reageren op de inhoud van het MER en een mening te geven omtrent de gewenstheid en het ontwerp van de omlegging. Deze inspraak vindt plaats voordat het bevoegd gezag (Provinciale Staten) een besluit neemt.

2.3 Beknopt overzicht schriftelijke inspraakreacties en individuele beantwoording

De schriftelijke inspraakreacties zijn genummerd volgens de datum van binnenkomst. In de beantwoording wordt regelmatig verwezen naar de beantwoording per hoofdonderwerp in de voorgaande paragraaf 2.2.

Nr. inspraakreactie en adres		Samenvatting inspraakreactie	Beantwoording inspraakreactie
1	actie/werkgroepen Putten/Ermelo (ook mondeling)	huidige N303 veel verkeersoverlast, omlegging N 303 dient veel eerder dan 2005 klaar te zijn	Zie ook beantwoording cat. 8a en verslag inspraakavond. In het MER wordt de verkeersoverlast zoveel mogelijk in beeld gebracht, ook zal naar de effecten van de fasering worden gekeken. Het omleggings-alternatief is bedoeld voor beperking van de verkeersoverlast. De snelheid van de aanleg is een politiek besluit .
2	anoniem	Bezwaar tegen de omlegging vanwege de verkeersaan-trekkende functie, milieueffecten en doorsnijding boerderijen	zie beantwoording cat. 1, 5 en 2
3	Harderw.str 62	Voor het omleggingsalternatief vanwege verkeersdrukke en geluidsoverlast. Verder: 1. voor een tunnel bij de spoorlijn, 2. sluipverkeer Ermelo bij de Waterweg geen probleem 3. verbreding van zuidelijk deel Voorthuizerstraat aan westelijke zijde	zie ook beantwoording cat 8a De Waterweg is niet geschikt voor doorgaand verkeer, gebruik van de Waterweg door doorgaand verkeer is onbedoeld neveneffect van aansluitpunt Nulde. Suggesties t.a.v. verbreding van de Voorthuizerstraat worden meegenomen bij de uitwerking van de reconstructie ter plekke van Huinen. Een tunnel bij de spoorlijn is onderdeel van het MER.
4	Veldwijkweg 5	eens met trace, bij Huinen rotondes aanleggen, geen omleiding bij Huinen	zie ook beantwoording cat 8a en 7. Rotondes ter hoogte van Huinen worden in overweging genomen
5	Houtweg 9	tegen afsluiting van Houtweg en Matseweg, voor het nulplusalternatief	zie ook beantwoording cat 1,3, 4 en 8b. Fietzers vanaf de Matseweg en Houtweg kunnen, zonder veel omrijden, van een veilige fietstunnel Huinerkerkpad gebruik maken. Een verbinding tussen de Matseweg en de Houtweg wordt daarbij in overweging genomen.

6	Beekweg 12	tegen afsluiting van Hoornsdam en Putter Zeedijk want om land te bereiken 9-10 km omrijden nodig	zie beantwoording cat 3
7	Houtweg 7	1. de nieuwe weg trekt extra verkeer van A1 aan 2. weg bij Huinen te smal, bomen echter niet weg vanwege fietsers 3. meer fietspaden anders teveel ongelukken 4. vanwege extra lawaai en stank en extra omrijden schoolkinderen geen omlegging N303	zie ook beantwoording cat 1, 3, 4, 5 en 7 Bij uitwerking van de reconstructie bij Huinen wordt specifiek gelet op de veiligheid, fietspaden worden daarbij meegenomen.
8	Huinerwal 8	zelfde als nr 7	zelfde als nr 7
9	Matseweg 10	1. aanleg is niet nodig 2. vernieling van het mooie landschap 3. milieu wordt aangetast 4. veel agrarische bedrijven worden kapot gemaakt: veel versnippering van land 5. weg is onveilig: te weinig fietstunnels Beter de bestaande wegen aanpassen, bijv. Voorthuizerstraat ten zuiden van Huinen verbreden	zie ook beantwoording cat. 1, 8b, 3, 4, 5, 2 en 7 Verbreding van de Voorthuizerstraat ten zuiden van Huinen valt buiten het studiegebied van het MER, op termijn is een reconstructie wel te verwachten.
10	Poolseweg 13a	1. gehele deel tussen Nulde en Voorthuizen integraal aanpakken via één MER 2. startpunt omlegging verwarrend 3. bij km 9.7 beginnen bij omlegging, moeilijke kruising Bato'sweg wordt o.a. vermeden en een stuk fietspad wordt veiliger 4. welk soort weg wordt nu aangelegd ?	zie ook beantwoording cat. 7 Wet- en regelgeving vereist dat er aparte MERren worden gemaakt. Bijlage 2 van de startnotitie is afkomstig uit het streekplan Gelderland. Hierin stond het tracé indicatief getekend. De omlegging zoals beoogd, begint ongeveer 175 m ten noorden van de Klunenweg. De technische detaillering van de weg wordt in het definitieve wegontwerp uitgewerkt. Het wordt een weg met een gesloten-verklaring voor het langzame en landbouwverkeer, deze kunnen wel als kruisend verkeer gebruik maken van de rotondes. Zie ook verslag inspraakavond.

11	Gelderse Milieufederatie	- doelstelling aanpassen i.v.m. ecologische barrièrewerking door extra verkeer van gehele N303 - nulplusalternatief uitbreiden met mobiliteitsbeperking - bij reconstructie van Voorth.str/Harderwijkerstraat en uitvoering 2e fase kan 1e fase achterwege blijven - Noord-plusvariant erbij i.v.m. ontwikkelingen aan zuidkant - bij studiegebiedsbeschrijving groene milieu: ecologische beschrijving toevoegen - bij effectbeschrijving toevoegen: bodem en water/woon- en leefmilieu: effecten van bep. emissies; natuur: leefgebieden kwetsbare dier- en plantensoorten, veranderingen ecol.barrièrewerking, afname ecologische functies, gevolgen toename geluidbelasting voor ecol. functies.	zie ook beantwoording cat. 6 en 1. In het MER wordt alleen naar de extra effecten gekeken die de toekomstige N303 zal veroorzaken, hiervoor zal de probleem- en doelstelling niet aangepast te worden. In het MER zullen slechts haalbare en reële alternatieven behandeld worden, er zullen geen maatregelen worden opgenomen die alleen op nationaal niveau genomen kunnen worden. In het MER zal aandacht worden besteed aan de effecten van een fasering van de aanleg. Gebruik van de v. Geenstraat zal tot een te hoge geluidsbelasting leiden van de aanpalende woningen. Een Noord-plusvariant is niet mogelijk omdat woningbouw en bedrijfsvestiging hiermee nauwelijks mogelijk zijn aan de zuidkant van Putten. Opname in de structuurvisie van een dergelijke weg wordt door de gemeente niet voorzien. Suggesties voor de effectbeschrijving worden in het MER meegenomen.
12	Werkgroep Verkeersoverlast Harderwijkerstraat (ook mondeling)	1. omlegging zo snel mogelijk en in één keer (klaar vóór Horst-Nrd), 2. bij milieu-aspecten kijken naar verschillende aspecten 3. rekening houden met toenemende verkeersdruk bij gereedkomen van ind. terrein de Harselaar en rondweg Voorthuizen, 4. Hoge Engweg aanpassen i.v.m. bedrijven ten zd van Putten	zie beantwoording cat. 8a, 5, 1 en 2. zie ook verslag inspraak-avond

13	Rimpelerweg 6a	twijfel of omlegging wel de problemen oplost in Putten, directe verbinding van Voorthuizen via Nijkerk naar A 28 door hogere verkeersdruk meer problemen bij Huinen, tevens doorsnijdt de omlegging bestaand landschap en bedrijfsgronden, ondertunneling spoorweg nodig nulplusalternatief serieus onderzoeken veel eigen land gaat verloren, recht op volledige schadeloosstelling, tracédeel aan andere kant van Stenenkamerseweg aanleggen of opschuiven naar het zuiden	zie ook beantwoording cat. 8b, 1, 2 en 3. Een omleggingsalternatief ten zuiden van de Stenenkamerseweg is niet mogelijk door de aanwezige bebouwing en de vele huiskavels die doorsneden zouden worden. Wel wordt, als uitbreiding t.o.v. de startnotitie, tussen de Nijkerkerstraat en strand Nulde bekeken of een nieuwe tracé-variant van het omleggings-alternatief mogelijk is (parallel aan de Zuiderzeestraatweg). Deze variant zal in het MER worden meegenomen.
14	Hooiweg 22	i.v.m. pelsdierenfokkerij rustige leefomgeving niet meer aanwezig, miljoenschade wordt voorzien, negatieve gevolgen beperken door geluidswal ter plekke van 200m lang en 5m hoog	zie ook beantwoording cat. 2. Keuze van waar en hoe geluidsafschermende voorzieningen, wordt afgewogen bij het definitieve wegontwerp.
15	Hoornsdam 6	bedrijf wordt volledig doorsneden, waardedaling door versnippering, vakantieboerderij wordt aangetast, bereikbaarheid van groot belang: Hoornsdam uitsluitend toegankelijk voor bestemm. verkeer	zie ook beantwoording cat. 2 en 3. Toegankelijkheid van (een deel van) de Hoornsdam en bereikbaarheid van strand Nulde voor lokaal verkeer zal nader onderzocht worden.
16	Hellerweg 3a (met 72 handtek.)	omlegging barrière tussen Putten en omgeving Hellerweg: subj. verkeersveiligheid voor fietsers zal afnemen: fietstunnel nodig bij de Hellerweg t.b.v. scholierenroute	zie beantwoording cat. 3.
17	Kuiterweg 6	geen afsluiting Kuiterweg, fietstunnel aanleggen t.b.v. scholierenroute	zie beantwoording cat. 3 en verslag inspraakavond
18	Camping Dop's Akker, Voorth.str	door geluidshinder aantasting van woongenot en van het campingbedrijf, vanwege veiligheid wegomlegging 2 km eerder naar het zd beginnen, rondweg raakt Putten iets	zie ook beantwoording cat. 2 en 7. Door de wegomlegging zal de verkeershinder van het campingbedrijf verminderen en bereikbaarheid iets verbeteren. De Voorthuizerstraat zal ter plekke worden verbeterd. De rondweg heeft een regionale functie.

19	KvK Veluwe en Twente	tracé Zuid wordt ondersteund, goede ontsluiting van Keizerswoert en ook van Hoge Eng van groot belang, Huinen verdient aandacht: tijdige informatie is nodig	zie ook beantwoording cat. 8a. Samen met de gemeente zal in het definitieve wegontwerp bekeken worden in hoeverre het mogelijk is een directe ontsluiting van het bedrijfsterrein Hoge Eng op de omlegging te maken, bijv. via de rotonde Roosendaalseweg. Uitgangspunt is ontlasting van de v. Geenstraat.
20	4 bewoners Huinen	kern Huinen wordt vergeten, omlegging eerder en zuidelijker aftakken van Voorth str	zie beantwoording cat. 7.
21	Huinersch. weg 28	investeringen voor geheel nieuw tracé levert weinig op, Nulplusalternatief met aanvullende voorzieningen Harderw.str verdient voorkeur, er is nu geen verkeerscongestie in Putten maar wel betere verkeersgeleiding nodig	zie ook beantwoording cat. 1 en 8b Er is weliswaar geen verkeerscongestie maar wel ernstige aantasting van de leefbaarheid door de geluidsoverlast en onveiligheid. Het nulplusalternatief maakt gebruik van de v. Geenstraat, onderkend dient te worden dat aan de v. Geenstraat veel aanpalende woningen staan.
22	Voorth str 250	geen goede oplossing voor Huinen, meer sluipverkeer van A 1 naar A 28 via de verbeterde N303, aandacht voor vrachtverkeer nodig	zie beantwoording cat. 1 en 7
23	Heischoterweg 4	ontsluiting nodig van Heischoterweg richting rotonde Roosendaalseweg	zie ook beantwoording cat. 2 Een parallelweg van de Heischoterweg naar de rotonde Roosendaalseweg wordt in overweging genomen
24	Stenenkamerseweg 42	bezwaar tegen de ligging van het tracé, ontstaan van flessenhals tussen Huinen en Voorthuizen, liever N 303 door natuurgebied i.p.v. cultuurgebied	zie ook beantwoording cat. 1 en 2 Als uitbreiding t.o.v. de startnotitie zal, tussen de Nijkerkerstraat en strand Nulde, bekeken worden of een nieuwe tracé-variant van het omleggings-alternatief mogelijk is (parallel aan de Zuiderzeestraatweg). Deze variant zal in het MER worden meegenomen.
25	Nijkerker str 18	grote aantasting van woongenot, aanspraak op schadeloosstelling	zie ook beantwoording cat. 2 Bereikbaarheid van de woning zal gegarandeerd zijn

26	Nijkerk str 18 (bedrijf)	ernstige gevolgen voor het bedrijf, gaarne rekening houden met hun belangen	zie ook beantwoording cat. 2 Bereikbaarheid van het bedrijf zal gegarandeerd zijn.
27	Oude Nijk weg 24	Tegen doorsnijding van het buitengebied, nieuwe tracé trekt meer verkeer aan. Vóór het nulplusalternatief	zie ook beantwoording cat. 1 en 8b In het MER zal gekeken worden naar de landschappelijke effecten van de verschillende tracéalternatieven.
28	Kuiterweg 5a/ Zuiderzeestr.weg 17	geen omlegging maar bestaande wegen verbeteren want aantrekking meer verkeer, beperking dorpsuitbreiding, kavelsversnippering, aantasting woongenot	zie ook beantwoording cat. 1, 3, 5 en 8b De Stenenkamerseweg is niet geschikt voor doorgaand verkeer, een omleggingsalternatief ten zuiden van de Stenenkamerseweg is niet mogelijk door de aanwezige bebouwing en de vele huiskavels die doorsneden zouden worden. Hierdoor is aansluiting van het omleggingsalternatief op de Nijkerkerstraat ten westen van Bijstein ook niet mogelijk en tevens niet wenselijk gezien de doorsnijding van boerderijen en woningen tussen de Nijkerkerstraat en Voorthuizerstraat. Als uitbreiding t.o.v. de startnotitie wordt, tussen de Nijkerkerstraat en strand Nulde, bekeken of een nieuwe tracé-variant van het omleggings-alternatief mogelijk is (parallel aan de Zuiderzeestraatweg). Deze variant zal in het MER worden meegenomen.

29	Klaas Bosstraat 40	invloeds- en studiegebied te beperkt, te weinig inspraak over andere alternatieven, 5-puntsschaal van mca is te beperkt. Aandacht voor: verkeersaanzuigende werking N303, leefbaarheid buitengebied, landbouw, uitlaatgassen en zoutschade, ecol. verbindingen, verstoring van ecosystemen, gevolgen voor recreatie, compensatie van verstoorde elementen, veranderingen bebouwingscontour. Verder geen aanleg in 2 fasen, er zijn geen echte keuze mogelijkheden	zie ook beantwoording cat. 1, 5 en 6 Over het definitieve tracé is nog geen besluit genomen, alle alternatieven worden volwaardig meegenomen in het MER. De inhoud van het MER wordt getoetst door een onafhankelijke commissie Mer. Door inspraak en advies van de commissie Mer wordt voor het tracé tussen Nijkerkerstraat en strand Nulde bekeken of een nieuwe tracé-variant van het omleggings-alternatief mogelijk is (parallel aan de Zuiderzeestraatweg). Deze variant zal in het MER worden meegenomen Gebruik van een zevenpuntsschaal bij de multicriteria-analyse in het MER geeft slechts een schijnnaauwkeurigheid in vergelijking met een vijf puntsschaal. Beide zijn kwalitatief van aard. Genoemde milieu-effecten en natuurcompensatie worden in het MER zoveel mogelijk meegenomen, ook gevolgen voor recreatie en landbouw worden in beschouwing genomen. Gevolgen van de aanleg in 2 fasen is eveneens onderdeel van het MER.
30	Matseweg 11	geen ongelijkvloerse kruising bij Oude Nijkerkerweg vanwege beeldbepalende karakter en overlast, reconstructie van bestaande wegen is beste oplossing, N303 kan ook 12m i.p.v. 24m, noodzaak van omlegging eerst aantonen	zie ook beantwoording cat. 1 en 8b Bij een mogelijke ongelijkvloerse kruising via een viaduct zal landschappelijke inpassing belangrijke aandacht krijgen. De breedte van de nieuwe omlegging zal waarschijnlijk bestaan uit: een 8m brede rijbaan met 2 rijstroken, aan beide zijden een 4 m brede berm en een 4 m brede sloot.
31	Kuiterweg 11	geen omlegging N303 want anders omrij- en milieuschade	zie ook beantwoording cat. 2, 5 en 8b De voorspelling van 50.000 mv/etmaal is onjuist. Voor het deel tussen de Nijkerkerstraat en strand Nulde is de voorspelling 20.000 mv/etmaal in 2015.

32	Stationsstraat 122	bestaande wegen verbeteren, geen doortrekking naar Nulde	zie ook beantwoording cat. 1, 4, 7 en 8b Gevolgen van de aanleg in 2 fasen, of het achterwege laten van de 2e fase, is onderdeel van het MER. De Stenenkamerseweg is niet geschikt voor doorgaand verkeer, een omleggingsalternatief ten zuiden van de Stenenkamerseweg is niet mogelijk door de aanwezige bebouwing en de vele huiskavels die doorsneden zouden worden.
33	Meskampersteeg 29 GLTO	aandacht voor agrarische belangen, bewoners van Stenenkamer dienen veel te veel om te rijden	zie ook beantwoording cat. 1 en 3 Betreffende het omrijden dient onderscheid gemaakt te worden tussen: a. vanwege de (agrarische) bedrijfsvoering b. de recreatie en c. woon-werkverkeer. Voor categorie a zullen zoveel mogelijk lokale oplossingen voor bedacht worden, de problematiek bij de Hoomsdam is daarbij onderkend. De categorieën b en c zullen minder aandacht krijgen omdat hiervoor alternatieven bestaan en de financiële consequenties in het algemeen gering zijn.
34	Kuiterweg 5a	gaarne fietstunnel aan de Kuiterweg en rekening houden met bereikbaarheid	zie ook beantwoording cat. 3, inspraakreactie 28 en verslag inspraak-avond Een fietstunnel bij de Kuiterweg is niet waarschijnlijk.
35	Gasunie, Groningen	aandacht gevraagd voor een tweetal buisleidingen bij het spoor	Voor een juiste kostenvergelijking van de verschillende (uitvoerings)alternatieven zullen de kosten van een eventuele verplaatsing van gasleidingen meegenomen worden in het MER. Hiervoor zal met de Gasunie contact worden opgenomen, ook in verband met het definitieve wegontwerp bij de Waterweg.
36	landgoed Gerven	Dwars door het landgoed (aantasting van ecol. waarden), andere ligging bepleit van N303	zie ook beantwoording cat. 1 en 6 De Voorthuizerstraat bij het landgoed Gerven wordt in het kader van dit MER niet beschouwd als een omlegging. De situatie aldaar is een op zichzelf staand probleem dat gezien de functie van ecologische verbinding aparte aandacht heeft.

37	Kerkstraat 125	gehele N303 in beschouwing nemen (Voorthuizen t/m Nulde), voor- en nadelen bekijken van gefaseerde aanleg, Stenenkamerseweg aansluiten op rotonde Jan Nijenhuisstraat, Hoornsdam en Waterweg buiten de spits aansluiten op oprit bij Nulde anders congestie bij station Putten	zie ook beantwoording cat. 1 en 3 Voor- en nadelen van een gefaseerde aanleg wordt in het MER bekeken. Een aansluiting van de Stenenkamerseweg op de rotonde Jan Nijenhuisstraat wordt in overweging genomen. Afsluiting van wegen in de spitsuren is niet wenselijk gezien de technische voorzieningen die hiervoor noodzakelijk zijn.
----	----------------	--	--

2.4 Verslag inspraakbijeenkomst 1 februari 1999

I Opening door de voorzitter, de heer Coops (afd. Communicatie, provincie Gelderland)

De heer Coops opent de informatieavond over de startnotitie MER (Milieueffectrapport) omlegging N303 bij Putten. Tijdens deze informatieavond wordt een toelichting gegeven op de startnotitie en kan iedereen zijn reactie geven op de te onderzoeken alternatieven en de thema's, aspecten en toetsingscriteria. Van deze avond zal een verslag gemaakt worden. In een reactie-nota zullen zowel de mondelinge als de schriftelijke reacties gebundeld worden en van commentaar worden voorzien.

II Inleiding door gedeputeerde de Bondt (provincie Gelderland)

De heer de Bondt is blij dat op deze avond, na vele jaren, eindelijk kan worden begonnen met de trajectstudie Putten. Voordat de provincie besluit om een nieuwe weg aan te leggen, moet zij eerst een trajectnota/m.e.r. (milieueffectrapportage) opstellen. In de startnotitie staat beschreven wat er allemaal tijdens het m.e.r. wordt bestudeerd. Het opstellen van het MER (milieueffectrapport) duurt, inclusief alle inspraak, ruim een jaar. Wanneer het MER klaar is wordt er weer een inspraakbijeenkomst georganiseerd, waarbij iedereen kan reageren op de inhoud van het rapport. Om een trajectnota op te stellen moet er een aantal wettelijke procedures worden doorlopen. De provincie doet dit ook. Dit betekent dat de provinciale staten in de eerste helft van volgend jaar met een besluit komt over de volgende zaken:

- of de weg moet worden omgelegd;
- Zo ja, hoe die weg dan moet gaan lopen;
- En of de weg in 1 of 2 fasen wordt aangelegd.

Inmiddels heeft de provincie het benodigde geld voor de weg, circa 56 miljoen gulden, gereserveerd.

Nadat de provinciale staten hun besluit hebben genomen, kan nog niet met de omlegging van de weg worden begonnen. Eerst moet het bestemmingsplan worden aangepast. Dit is de taak van de gemeente. Het bestemmingsplan wordt goedgekeurd door de gemeenteraad. Daarom hebben de provincie en de gemeente de laatste tijd intensief contact met elkaar gehad. Om de planvormingsprocedures zo snel mogelijk te laten verlopen zijn de m.e.r.-procedure en de bestemmingsplanprocedure zo veel mogelijk aan elkaar gekoppeld. Er wordt daarom naar gestreefd om het bestemmingsplan in de loop van volgend jaar goed te keuren. De provincie is vanavond vooral naar Putten gekomen om naar de bewoners te luisteren. De heer de Bondt hoopt dat hij vanavond zoveel mogelijk informatie en aanwijzingen krijgt van de bewoners over de omlegging van de N303.

III Toelichting Startnotitie door de heer Veeke (adviesbureau DHV)

De heer Veeke geeft aan dat de startnotitie de eerste stap is van de m.e.r.-procedure. In de startnotitie staat het project beschreven en wat er wordt onderzocht in het MER. Wat er precies wordt onderzocht in het MER staat nu nog niet vast. Dat hangt af van de inspraakreacties en van de reactie van de onafhankelijke Commissie M.e.r.

In het MER worden voorlopig de volgende alternatieven onderzocht:

Het nulplusalternatief: In dit alternatief wordt er geen nieuwe weg aangelegd, maar worden de huidige wegen aangepast.

Omleggingsalternatief: Dit alternatief betreft de omlegging van de N303, waarbij de N303 ten noorden van de Klunenweg wordt afgebogen en doorgetrokken naar de A28 afslag Nulde.

Binnen het omleggingsalternatief zullen 2x twee uitvoeringsvarianten worden bestudeerd (zie voor meer informatie de informatiekraant).

Meest Milieuvriendelijke Alternatief: Dit alternatief wordt pas in het MER ontwikkeld en bestaat waarschijnlijk deels uit onderdelen van het nulplus- en het omleggingsalternatief.

In het MER worden de alternatieven niet alleen op het gebied van milieu met elkaar vergeleken, maar ook op het gebied van infrastructuur, woon- en leefmilieu etc. Dhr. Veeken heeft van een aantal bewoners begrepen dat zij in de startnotitie het thema landbouw miste. De effecten van de omlegging van de weg voor de landbouw zullen in het MER wel worden onderzocht.

IV Procedure en Planning door de heer Zijlstra (projectleider N303, Provincie Gelderland)

De heer Zijlstra geeft aan dat de provincie haast heeft met dit project en heeft daarom een strakke planning gemaakt.

Het provinciaal besluit over het tracé staat centraal in de procedure over de beslissing voor de omlegging van de N303. Om dit provinciale besluit te kunnen nemen, moet een MER worden opgesteld. Voor het opstellen van het MER moet een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Het opstellen van de startnotitie en de richtlijnen kan worden gezien als de voorbereidingsfase van de studie. Deze fase wordt afgesloten als Gedeputeerde Staten in mei/juni de richtlijnen hebben vastgesteld.

Op korte termijn (april) begint DHV met het opstellen van de tracé uitwerking en het MER. Er wordt hierbij niet afgewacht totdat GS de richtlijnen heeft vastgesteld, omdat er nu al in grote lijnen bekend is wat er zal moeten worden onderzocht.

Ook moet er een bestemmingsplan worden opgesteld. Om in het project tijdswinst te boeken, wordt de gemeente zoveel mogelijk betrokken bij de studie. Hierdoor kan de gemeente medio dit jaar beginnen met het opstellen van het voorontwerp-bestemmingsplan, als het tracéontwerp plan-technisch vol-doende is uitgewerkt.

Het tracé ontwerp en het MER worden, indien de plannen naar tevredenheid van de provincie zijn uitgewerkt, tegen het eind van dit jaar aan de bewoners van Putten gepresenteerd. Dan kunnen de bewoners op de plannen zelf reageren. De provincie zal, om de bewoners gedetailleerd voor te lichten over de plannen, eerst een inloopbijeenkomst organiseren. Twee weken later zal de provincie, samen met de gemeente een inspraakbijeenkomst organiseren.

Nadat de provincie medio 2000 haar besluit over het tracé heeft genomen, kan worden begonnen met de grondverwerving en de taxaties. De gemeente zal ondertussen de bestemmingsplanprocedure voortzetten. In de planning is er vanuit gegaan dat er geen bezwaar wordt gemaakt tegen het bestemmingsplan bij de Raad van State. Volgens de planning kan "op 7 november 2005" de weg worden opengesteld voor het verkeer.

Vanavond hoopt de heer Zijlstra van de bewoners te horen wat er verder moet worden bestudeerd en uitgezocht, om tot een goed tracébesluit te kunnen komen.

V Gestelde Vragen

Dhr. Kieft (bewoner Voorthuizerstraat Kern Huinen) verwacht dat er door de omlegging van de N303 het autoverkeer op deze weg toeneemt. Deze verkeerstoename is natuurlijk goed voor de middenstand, maar mag niet ten kosten gaan van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. De heer Kieft heeft uit het blad UitPuttend begrepen dat de provincie komt met een ontwerp voor de verbetering van de aansluiting van de nieuwe N303 op de Voorthuizerstraat tot in de kern van Huinen.

Inclusief een voorstel voor financiering en uitvoering. Naar aanleiding hiervan heeft de heer Kieft de volgende drie vragen:

- Zijn er gegevens over hoe de situatie in de kern Huinen eruit komt te zien na de omlegging van de N303?
- Mogen de bewoners meedenken over de verbeteringen van situatie in de kern van Huinen?
- Wanneer zijn de verbeteringen in de kern Huinen klaar? Na het jaar 2005 of gelijktijdig met de omlegging van de N303?

De heer de Bondt, de heer Zijlstra en de heer Veeken geven hierop een reactie. De heer de Bondt geeft aan dat het los van de vraag of de omlegging van de N303 er wel of niet komt, het

noodzakelijk is dat de verkeerssituatie in de kern van Huinen verbetert. Provinciale Staten heeft dit recentelijk nog eens onderstreept. De provincie is nu bezig met de opdrachtverlening om daar een specifieke studie naar te verrichten. Deze studie zal rekening moeten houden met de mensen die in de kern Huinen wonen, met de middenstand en de verkeersveiligheid. Op dit moment zijn er nog geen ideeën die de heer de Bondt aan de bewoners van Huinen kan voorleggen, maar die komen er wel. Als deze plannen in de eerste fase op papier staan, zal er met alle bewoners worden overlegd. Dit zal binnen niet al te lange tijd gebeuren.

De heer Zijlstra geeft aan dat er voor de kern van Huinen apart plannen worden gemaakt. Dit betekent dat de omlegging van de N303 en de verbetering in de kern van Huinen twee aparte projecten zijn. Dit wil zeggen dat deze projecten qua tijd niet aan elkaar zijn gebonden. De problemen in Huinen zouden bijvoorbeeld eerder kunnen worden opgelost dan dat de N303 wordt omgelegd.

De heer Veeken geeft aan dat bij de informatievoorziening over de omlegging van de N303, ook aandacht zal zijn voor de oplossingen voor de problemen in de kern van Huinen.

De heer Uilenbroek (vertegenwoordiger bewoners Harderwijkerstraat) geeft aan dat de bewoners naar aanleiding van de berichten in de krant over de vaststelling van de startnotitie verontrust zijn. De heer Uilenbroek vraagt zich af of het pro forma is, dat er wordt nagedacht over de vier alternatieven (referentiealternatief, nulplusalternatief, meest milieuvriendelijke alternatief en omleggingsalternatief) of dat er nog een serieuze afweging wordt gemaakt tussen deze vier alternatieven. Het moet toch al lang duidelijk zijn dat het verkeer veel hinder en gevaar veroorzaakt in de grote woongebieden in Putten. Heeft de provincie erover nagedacht wat dit voor deze woonwijken betekent als er wordt gekozen voor het nulplusalternatief? Als vrachtauto's elkaar in de kern van Putten moeten passeren maken ze gebruik van de fietsstroken. De heer Uilenbroek vraagt aan de provincie of zij zich bewust is van de gevaren van het vrachtverkeer in de kern van Putten en of zij zich heeft gerealiseerd dat de gevaren blijven voortbestaan als de weg niet wordt omgelegd. Ook maken de bewoners zich ongerust over de duur van de studie. Zij vragen zich af of er niet teveel dubbel werk wordt gedaan. Tot slot ziet de bewonersvereniging graag dat de omlegging van de N303 zoveel mogelijk in een fase gebeurt. Anders wordt het verkeer alleen maar verschoven van de Voorthuizerstaat/Harderwijkerstraat naar de Oude Rijksweg/Putterweg.

De heer de Bondt, de heer Veeken en de heer Zijlstra geven hierop een reactie. De heer de Bondt geeft aan dat de provincie en de gemeente er aan zijn gehouden om de wettelijke voorschriften zo goed mogelijk toe te passen. In de m.e.r.-procedure zit ook een aantal waarborgen voor een uiterst zorgvuldige studie, zoals de toetsing door een onafhankelijke commissie. Deze waarborgen zijn er niet voor niets. De provincie vond het jammer dat hierdoor vertraging wordt opgelopen. Als de provincie de procedure niet zorgvuldig doorloopt, is, als er iemand bezwaar maakt, de vertraging nog veel groter. De provincie doorloopt de wettelijke procedure dus gewoon zoals het hoort en probeert dit zo snel mogelijk te doen. Ook geeft de heer de Bondt aan dat de Provinciale Staten een afweging zal moeten maken over de fasering van de aanleg. De provincie heeft voor de aanleg van nieuwe wegen een budget, waarvan niet alle nieuwe wegen tegelijkertijd kunnen worden aangelegd. Daarom kiest de Provinciale Staten ervoor om eerst die wegen aan te leggen, waarvan dat het hardst nodig is. Volgend jaar neemt de Provinciale Staten een beslissing over de fasering van de aanleg van de weg.

De heer Veeken geeft aan dat het wijzigen van het bestemmingsplan en de grondverwerving in vergelijking met de m.e.r.-procedure veel meer tijd kost. Verder staat in de wet dat het nulalternatief en het meest-milieuvriendelijke alternatief altijd moet worden uitgewerkt. De aandacht in het MER van de omlegging van de N303 zal vooral uitgaan naar het omleggingsalternatief.

De heer Zijlstra geeft aan dat het belangrijk is om het nulplus-alternatief goed te onderzoeken. Dan kan verwacht worden dat uit een vergelijking van het nulplus-alternatief met het

omleggingsalternatief, de noodzaak om de N303 om te leggen alleen maar meer noodzakelijk zal blijken.

De heer Torsius (Bewoner Voorthuizerstraat) wil graag meewerken aan een oplossing die voor iedereen aanvaardbaar is. De veiligheid van de N303 laat op dit moment te wensen over, en de weg veroorzaakt veel overlast. De heer Torsius geeft aan dat de kern van Huinen door de omlegging van de N303 een flessenhals wordt. Ook denkt de heer Torsius dat de omlegging N303 een sluiproute wordt van het verkeer van de A28 dat naar de A1 wil. De heer Torsius is voorstander van omlegging van de N303, maar niet over de rug van de kern van Huinen.

De heer de Bondt geeft aan dat de provincie zeer binnenkort met de gemeente en de bewoners om de tafel gaat zitten om te bekijken wat goede en verkeersveilige oplossingen zijn voor de verkeersproblemen in Huinen. Het kan niet zo zijn dat elke provinciale weg, die door een kern loopt wordt verlegd. De provincie heeft hier het geld niet voor en ook ontbreekt hiervoor de politieke wil. De heer de Bondt geeft ook aan dat de provincie niet verantwoordelijk is voor de verkeersongevallen, die als gevolg van onvolwassen gedrag zijn ontstaan. Wel neemt de provincie de maatregelen die nodig zijn om de inrichting van de weg veiliger te maken en de leefbaarheid voor omwonenden te verbeteren. Omdat de oplossing van de problemen in de kern van Huinen niet m.e.r.-plichtig is, zouden de problemen daar veel eerder kunnen worden opgelost dan dat kan worden begonnen met de omlegging van de N303.

De heer Torsius denkt dat het geld ontbreekt voor de oplossing van de problemen in de kern van Huinen en dat de omlegging van de N303 samenhangt met de problematiek in de kern van Huinen. Ook geeft de heer Torsius aan dat de heer de Bondt verantwoordelijk is voor de verkeersonveilige situatie in Huinen, omdat hij de inwoners vertegenwoordigt.

De heer de Bondt geeft aan dat de politiek en de bewoners samen verantwoordelijk zijn en samen moeten komen met een goede oplossing. Afgezien van het feit dat het geld er niet is voor een omlegging van de weg om Huinen heen, zijn we ook verantwoordelijk voor het milieu en de natuur. De provincie wil met de bewoners van Huinen praten over een goede oplossing van de verkeersproblemen. Door deze oplossing los te koppelen van de omlegging van de N303, kunnen deze oplossingen eerder worden uitgevoerd.

De heer Huygen (raadslid voor het CDA in Putten) pleit ervoor dat het noodzakelijk is dat de N303 in één keer wordt doorgetrokken naar de A28, want anders ontstaat er een tweede flessenhals door het verkeer dat via Ermelo naar de A28 gaat. De heer Huygen hoopt daarom dat de provincie het geld bij elkaar kan krijgen, om de N303 in één keer aan te leggen. Bij Huinen komt een rotonde en dit wordt een driepoot. De heer Huygen wil graag dat in het MER nog eens wordt gekeken of dit een driepoot of een vierpoot moet worden. Als het een driepoot wordt, betekent dit dat er geen aansluiting is met het Veenhuizerveld. Hierdoor zal het verkeer zich verplaatsen naar de Klunenburg en de Beulekampersteeg. En dit terwijl de kruising van de Beulekampersteeg juist een hele gevaarlijke is. Ook wil de heer Huygen graag een toelichting op de situatie rond de Stenenkamer en hoe daar de aansluiting voor de bewoners op de A28 en strand Nulde komt te liggen. De heer Huygen geeft aan dat hij vindt dat er veel dubbel wordt onderzocht. Tot slot vraagt heer Huygen zich af wie de leden zijn van de Commissie M.e.r..

De heer de Bondt, de heer Zijlstra en de heer Veecken geven hierop een reactie. De heer de Bondt geeft aan dat de provincie heeft gekozen voor een gefaseerde uitvoering, omdat er ook op een andere plek in de provincie ernstige verkeersproblemen zijn, die snel opgelost moet worden. De provincie kan deze twee probleemsituaties, vanuit financieel oogpunt niet tegelijkertijd oplossen. Door de weg gefaseerd aan te leggen, kan alvast worden begonnen met het oplossen van de

verkeersproblematiek in Putten en kan de gemeente in één keer het bestemmingsplan wijzigen. De heer de Bondt pleit er bij de Provinciale Staten voor dat de weg in één keer wordt aangelegd, als volgend jaar blijkt dat de provincie daarvoor toch over voldoende financiële middelen beschikt. Bij de beslissing over het tracé en de financiering ervan zullen de Provinciale Staten nog eens heel serieus gaan kijken naar de mogelijkheid om de weg in een keer om te leggen.

De heer Zijlstra geeft aan dat het vierde pootje aan de rotonde bij Huinen is bedoeld als een rustige fietsroute naar de school in het buitengebied. Dit is een afweging geweest. In het tracéontwerp kan nogmaals worden overwogen wat hiervan de gevolgen zijn voor het verkeer. Door de rotonde bij de Jan Nijenhuisstraat wordt de Stenenkamerseweg direct of indirect verbonden met de N303. Wat de beste verbinding van de Stenenkamerseweg met de N303 is, zal worden onderzocht in het MER. Voor fietsers blijft de rechtstreekse verbinding vanaf de Stenenkamerseweg naar Strand Nulde in stand.

Om het sluipverkeer vanuit Ermelo tegen te gaan worden er bij de Waterweg en bij het verlengde van de Stenenkamerseweg geen aansluitingen gemaakt op de N303. Voor langzaam verkeer zullen er wel aansluitingen worden gemaakt.

De heer Veecken geeft aan dat de Commissie M.e.r. per project wordt samengesteld. De voorzitter van de Commissie M.e.r. is voor de omlegging N303 de heer Tommel (oud-staatssecretaris VROM). De namen van de andere commissieleden zijn nu nog niet bekend. Op dit moment wordt nog gewerkt aan de samenstelling van de commissie.

De heer Verhoef (Voorzitter GLTO Putten) geeft aan dat door de omlegging van de N303 florerende landbouwbedrijven worden doorsneden. De heer Verhoef vraagt aan de provincie wat zij voor de bedrijven kan doen en wat de mogelijkheden zijn van herverkaveling en het plaatsen van veetunnels?

De heer Zijlstra en de heer Veecken geven hierop hun reactie. De heer Zijlstra geeft aan dat er in de tracéstudie expliciet aandacht zal worden besteed aan de doorsnijding van landbouwgronden. Er wordt een eigenarenkaart gemaakt van de zone waar het tracé komt te lopen en de schadesnijdingen worden ingeschat. De hoop is dat hier volgend jaar meer informatie over zal zijn.

De heer Veecken geeft aan dat de effecten voor de landbouw worden meegenomen in het MER, door de effecten te onderzoeken die de omlegging heeft voor de versnippering van de landbouwgronden. Dit zal nog meer gaan spelen wanneer het bestemmingsplan wordt gewijzigd.

Volgens de heer Ruitenbeek (bewoner Driestweg) kunnen de verkeersproblemen in de kern van Putten worden opgelost, door in het huidige tracé twaalf rotondes aan te leggen. Hierdoor wordt voorkomen dat er meer asfalt wordt aangelegd.

De heer de Bondt geeft aan dat het, om de verkeersproblemen op te kunnen lossen, nodig is dat er een weg wordt aangelegd die een behoorlijke verkeersafwikkeling kent. Verder gelden er voor een provinciale weg kwaliteitseisen. Dit betekent niet dat er twaalf rotondes achter elkaar kunnen worden aangelegd. Er moet een behoorlijk alternatief aanwezig zijn, om te voorkomen dat het doorgaand verkeer over de Voorthuizerstraat/Harderwijkerstraat blijft gaan.

De heer Ruitenbeek vraagt zich af waarom het nulplus-alternatief wordt onderzocht, terwijl het niet de bedoeling is dat dit alternatief wordt uitgevoerd.

De heer de Bondt geeft aan dat het nulplus-alternatief geen flauwekul is en dat het een optie is waar zeer serieus naar zal worden gekeken. De Commissie M.e.r. en omwonenden zullen er op toe zien dat dit ook werkelijk goed gebeurt. Door de andere alternatieven aan het nulplus-alternatief te relateren, kan de kwaliteit van de oplossingen worden bepaald.

De heer Laseur vraagt aan de provincie of zij heeft onderzocht of de verkeersproblemen die door de gemeente Putten zijn geschetst juist zijn en of de gemeente deze problemen niet zelf had kunnen oplossen.

De heer de Bondt geeft aan dat de plannen van de provincie niet louter en alleen zijn gebaseerd op de informatie van de gemeente Putten. Wel onderkent de gemeente Putten de problemen. Omdat de N303 een provinciale weg is, wordt de provincie vanuit allerlei kanten met de problemen op deze weg geconfronteerd. De provincie signaleert de problemen bijvoorbeeld aan de hand van het aantal verkeersongevallen en de ernst daarvan. Als er problemen zijn gesignaleerd, bekijkt de provincie los, maar ook samen met het gemeentebestuur, hoe deze problemen opgelost kunnen worden. Er zijn heel wat studies geweest naar de regionale verkeersproblematiek. De rapporten van deze studies zijn openbaar.

De heer Laseur mist in de startnotitie de gevolgen van de omlegging van de weg op de lange termijn. De heer Laseur vindt dat de provincie naar de burgerij eerlijkheid moet scheppen over de verkeersbewegingen en de overlast die de omlegging van de N303 in de toekomst met zich meeneemt. De heer Laseur vindt de termijn van 2015 hiervoor te kort.

De heer de Bondt vindt dat deze effecten zeker moeten worden meegenomen en dit zal ook gebeuren. De provincie kan de verkeersproblemen bij Hoevelaken niet oplossen, want dat is een rijksweg. Wel kan de provincie het rijk erop aan spreken dat zij iets moet doen aan de verkeersproblemen op de rijkswegen, omdat er anders ook problemen gaan ontstaan op de provinciale en lokale wegen. Dit doet de provincie ook. Als de N303 niet wordt omgelegd, zal het verkeer op de N303 toch toenemen.

De heer Uilenbroek vraagt aan de heer de Bondt of er is onderzocht of het aanleggen van fase twee goedkoper is als de weg in een keer wordt aangelegd of dat het voor de kosten geen verschil maakt als de weg in twee fasen wordt aangelegd.

De heer de Bondt geeft aan dat dit nog niet is onderzocht, maar dat dit volgend jaar wel zal gebeuren.

De heer Dekker (bewoner Nijkerkerstraat) geeft aan dat hij het niet leuk vindt dat als de omlegging er ligt, hij naar strand Nulde via de Jan Nijenhuisstraat moet. Dit is volgens hem zo'n 7 km om. Daarnaast vraagt de heer Dekker of er trekkers op de N303 mogen. Als dat niet zo is, zullen de parallelwegen veel drukker worden. Er wordt veel te makkelijk gedaan over de consequenties voor het landbouwverkeer. Ook wil de heer Dekker graag weten wie er in de Commissie M.e.r. komen te zitten, anders kun je niet, wanneer dat nodig is, bezwaar maken tegen de commissieleden. Tot slot geeft hij aan dat hij vindt dat als boeren hun schuur als gevolg van de omlegging moeten verplaatsen, ze daarvoor van de provincie een milieuvergunning moeten krijgen.

De heer Zijlstra geeft aan dat strand Nulde bereikbaar blijft voor het lokale autoverkeer. Dit kan via het kruispunt bij de Jan Nijenhuisstraat. Over een andere mogelijkheid wordt nog overlegd met de gemeente. Het is de bedoeling dat er op de N303 geen langzaam verkeer komt. Het langzaam verkeer kan de N303 wel via de rotondes kruisen. Als dit problemen voor het landbouwverkeer oplevert, zullen extra parallelwegen worden aangelegd. In de tracéfase zal goed worden geïnventariseerd welke schuren zullen moeten verdwijnen. Ook de noodzaak zal daarbij goed worden overwogen. Als blijkt dat het nodig is, zal worden gekeken, wat voor schadevergoedingen en compensaties daarbij aan de orde zijn. Hier kunnen op dit moment nog geen concrete toezeggingen over worden gedaan.

De heer Veeken geeft aan dat hij geen slechte ervaringen heeft met leden van de Commissie M.e.r. en dat de Commissie vanuit een onafhankelijke positie adviseert. Er zitten dus geen leden in die afkomstig zijn vanuit gemeente Putten, provincie Gelderland of DHV.

De heer Koopman (bewoner Bijsterseweg) vraagt zich af waar de N303 de kruising gaat maken met de Kuiteweg. Ook vraagt de heer Koopman zich af of het mogelijk is om in het totaal budget van 56 miljoen rekening te houden met een fietstunnel in de Kuiteweg. De Kuiteweg wordt namelijk vaak gebruikt door fietsers als verbinding met Ermelo.

De heer Zijlstra geeft aan dat de provincie samen met de gemeente goed kijkt naar de fietsroutes. Door de omlegging van de N303 neemt het sluipverkeer vanuit Ermelo naar Strand Nulde af, waardoor de Waterweg een aanzienlijk rustiger route wordt. Hierdoor wordt de Waterweg voor fietsers geschikter. Bij de Waterweg komt een ongelijkvloerse kruising, zodat de Waterweg een mooie fietsroute naar Ermelo wordt. Alhoewel het nog mogelijk is om extra voorzieningen voor fietsers te treffen, is uit studies gebleken dat de Kuiteweg niet zo'n belangrijke route is voor fietsers dat daar extra voorzieningen voor getroffen dienen te worden.

De heer De Vetten vraagt of de Oostflank van Voorthuizen eerder wordt aangesloten, dan dat de N303 wordt omgelegd? De heer De Vetten denkt dat als de aansluiting van Barneveld op de A1 verbeterd wordt, er veel minder verkeer in Putten is. Het verkeer in de Harderwijkerstraat en Voorthuizerstraat kan worden teruggedrongen door verkeersbelemmerende maatregelen te nemen. Hierdoor wordt het geen aantrekkelijke route voor sluipverkeer en kan het geld voor de omlegging van de N303 bespaard blijven.

De heer Zijlstra geeft aan dat de oostelijke omlegging Voorthuizen inderdaad net een fase eerder wordt aangelegd dan de omlegging van de N303. Dit hangt natuurlijk wel van de bezwarenprocedures af. De gemeente Barneveld rekent erop dat de oostelijke omlegging Voorthuizen in het jaar 2003 en 2004 in aanleg is. De heer Zijlstra geeft aan dat de omlegging bij Voorthuizen geen invloed heeft op de situatie in Putten. Uit onderzoek is gebleken dat de verkeersdruk in Putten vooral wordt veroorzaakt door verkeer dat aan de streek gebonden is.

De heer Laseur vraagt aan de provincie welke garantie zij kan geven dat na de realisatie van de omlegging van de N303 Putten niet wordt ingebed door industrie. Of is dit juist de bedoeling van de omlegging van de weg? Ook mist de heer Laseur de definitie van bestemmingsverkeer in de startnotitie.

De heer de Bondt en de heer Zijlstra geven hierop hun reactie. De heer de Bondt geeft aan dat het niet de bedoeling is dat het industrieterrein van Putten uitgroeit tot een regionaal industrieterrein. Het regionale industrieterrein komt in Ermelo of in Harderwijk. De heer de Bondt geeft geen garanties voor de toekomst, omdat hij dat niet kan. Wel geeft de heer de Bondt de garantie dat als blijkt dat de verkeersveiligheid en de overlast van het verkeer door de omlegging van de N303 in Putten niet verbetert, dat de N303 dan niet wordt omgelegd.

De heer Zijlstra geeft aan dat het bestemmingsverkeer bestaat uit het verkeer dat uit Putten komt of het verkeer dat in Putten zelf moet zijn. Het doorgaande verkeer bestaat uit het verkeer dat door Putten over de Harderwijkerstraat heenrijdt. Het is de bedoeling dat door de omlegging het doorgaande verkeer en een belangrijk deel van het bestemmingsverkeer uit Putten verdwijnt.

De heer Droppenberg (inwoner Putten) geeft aan dat hij de Stichting Milieu-offensief en Stichting Natuur en Milieu vanavond heeft gemist. De heer Droppenberg vraagt zich af waarom ze er vanavond niet waren. De heer Droppenberg mist in deze studie het offer dat de omlegging van deze weg van het milieu vraagt.

De heer de Bondt geeft aan dat de aantasting van het milieu uitgebreid aan de orde komt in het MER. De heer de Bondt geeft aan dat de provincie over deze weg regelmatig contact heeft met de Stichting Milieu-offensief via de Provinciale Commissie.

De heer Laseur (lid van de Stichting Milieu-offensief) reageert hierop. Hij geeft aan dat Stichting Milieu-offensief niet op deze avond aan het woord was, omdat ze hiervoor nog niet voldoende informatie had. Zij waren vooral aanwezig om zich te informeren.

De voorzitter, de heer Coops, bedankt iedereen voor de belangstelling en reacties en geeft aan dat de schriftelijke reacties tot 26 februari kunnen worden ingediend bij de provincie.