



Vrienden van Huinen

ALTERNATIEF ZUIDELIJKE ONTSLUITINGSWEG “VRIENDEN VAN HUINEN”

Johan Kroon namens de vereniging “Vrienden van Huinen”

Inhoud

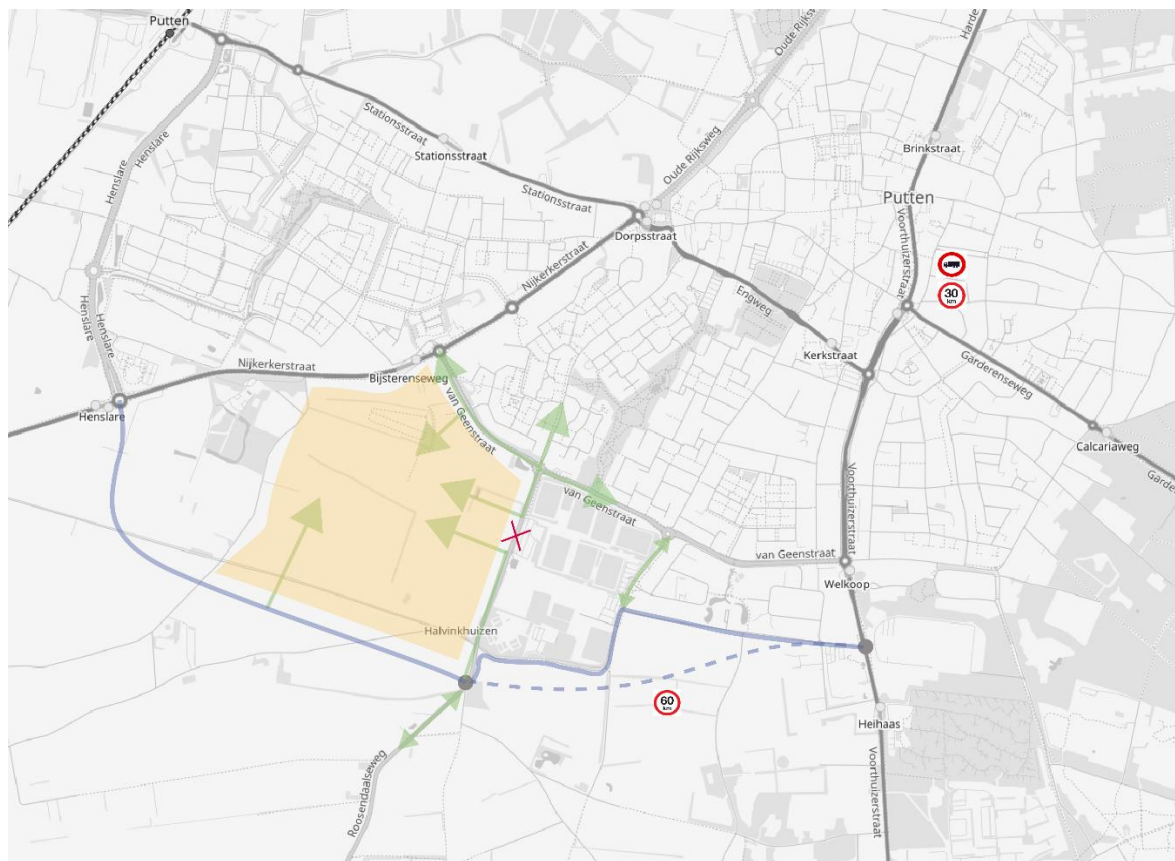
Inhoud	1
Samenvatting	2
1 Inleiding.....	4
2 Achtergrond variant “Vrienden van Huinen”	5
2.1 Uitgangspunten	5
2.2 Actualisatie Zuidflankstudie (2018).....	5
Verkeersonderzoek Zuidelijke ontsluitingsweg (2024)	7
2.3 Verkeersonderzoek provincie Gelderland (2024).....	9
2.4 Effect op de gestelde doelen	10
2.5 Ten slotte	12
3 Voorstel “Vrienden van Huinen”	13
3.1 Ons voorstel	13
3.2 Doelstellingen.....	15
3.3 Overige voordelen	16
3.3.1 Kosten	16
3.3.2 Natuur	16
3.3.3 Recreatie	17
3.3.4 Belangen buurtschap Huinen	17
3.4 Conclusie	17
Bijlagen.....	18
Bijlage 1: Metingen verkeersintensiteiten en meetpunten	18

Samenvatting

In dit rapport presenteert de vereniging “Vrienden van Huinen” een alternatief plan voor de zuidelijke ontsluitingsweg rond Putten.

Dit alternatief gaat uit van de vier door de gemeenteraad vastgestelde doelen voor de ontsluitingsweg, te weten: (1) Ontsluiting van de nieuwbouwwijk Halvinkhuizen. (2) Vergroten van de leefbaarheid Van Geenstraat. (3) Vergroten van de leefbaarheid van heel Putten. (4) Ruimte geven aan ontwikkelperspectief voor zuidelijk Putten.

In dit rapport pleiten wij voor een alternatief dat is gebaseerd op de noordelijke ligging van de ontsluitingsweg met een snelheid van 60 km/u, gecombineerd met het nemen van verkeer remmende maatregelen bij het centrum. We baseren ons hierbij op een aantal eerder uitgevoerde onderzoeken over de zuidelijke ontsluitingsweg, en data van de provincie Gelderland t.b.v. de reconstructie van de N303. Figuur 1 geeft een impressie van het tracé, waarbij verdere uitwerking van details noodzakelijk is.



Figuur 1: Impressie van tracé tussen Roosendaalseweg en Voorthuizerstraat (N303)

Om verkeer door de bebouwde kom van Putten te beperken laat onderzoek uit 2018 (DHV) zien dat een zuidelijke ontsluitingsweg altijd moet worden gecombineerd met verkeer remmende maatregelen voor de Harderwijkerstraat / Voorthuizerstraat. In verkeersonderzoek uit 2024 (Royal Haskoning DHV) is alleen met en zonder knip gerekend. Wat ons betreft is dat te beperkt. Harde afsluiting met een knip is een extreme maatregel, wat verklaart dat het politiek draagvlak voor de knip laag is. Bovendien laat onderzoek van de provincie GLD zien dat 80% van N303 gebruikers hun herkomst/bestemming in Putten en omgeving heeft liggen. De knip zit dus meer Puttenaren in de weg dan dat het doorgaand verkeer weert.

Wie vervolgens de varianten zonder knip bekijkt in de studie uit 2024, ziet dat de variant met noordelijke ligging en 60km/u regime op veel fronten niet slechter scoort dan de 80km/u varianten. De gestelde doelen voor ontwikkelruimte en ontsluiting van Halvinkhuizen worden gehaald.

Bovendien zorgt deze variant er ook voor dat de bijzondere natuur, (agrarische) bedrijven en recreatie in stand kunnen blijven, en niet onbelangrijk, dit alles voor significant lagere kosten. Gebaseerd op de zuidflankstudie uit 2018 schatten wij de kosten voor het alternatief van de Vrienden van Huinen op zo'n € 10 – 20 miljoen. Dit tegenover de € 60 – 85 miljoen die de gemeente schat voor ZF4.

Kortom, doordat de knip een onlogische en onwenselijke maatregel is, loont het de noordelijke route met 60km/u nog eens nader tegen het licht te houden. Zeker wanneer we deze combineren met 'zachtere' verkeer remmende maatregelen langs het centrum. Op die manier ontstaat er een alternatief dat op de meeste doelen evengoed scoort als de ZF4 met knip, maar dan tegen veel lagere kosten een veel minder impact. Tabel 1 zet deze scores op een rijtje.

Via dit rapport willen we het projectteam oproepen om deze variant zowel verkeerskundig als financieel te laten doorrekenen. Daarnaast gaan we graag het gesprek aan om ons voorstel als volwaardig alternatief voor te leggen aan de gemeenteraad van Putten.

Tabel 1 Vergelijking alternatieven

		Alternatief Vrienden van Huinen	ZF4 zonder knip	ZF4 met knip
Doelen	Ontsluiting Halvinkhuizen	Zeer goed	Zeer goed	Zeer goed
	Verbetering leefbaarheid centrum	Goed	Neutraal	Zeer goed
	Ontlasting Van Geenstraat	Neutraal / Goed *	Goed	Goed
	Ontwikkelruimte	Goed	Goed	Goed
Impact	Bereikbaarheid Putten – Voorthuizen	Zeer goed	Zeer goed	Slecht
	Barrièrewerking van de weg	Klein	Zeer groot	Zeer groot
	Impact op landschap & natuur	Klein	Zeer groot	Zeer groot
Kosten		€ 10 – 20 mln. **	€ 60 – 85 mln.	€ 60 – 85 mln.

* Inschatting op basis van verkeersstudie 2024. Doorrekening gewenst.

** Gebaseerd op actualisatie Zuidflank studie 2018, gecorrigeerd voor inflatie. Verdere doorrekening gewenst.

1 Inleiding

Voor u ligt het alternatieve plan van de Vereniging “Vrienden van Huinen” voor de zuidelijke ontsluitingsweg rond Putten.

Tijdens de commissievergadering ruimte op 11 november 2024 wierpen verschillende commissieleden de vraag op of er een alternatief is voor ZF4, gezien de discussie over de haalbaarheid vanwege enorme kosten en het verbod op het doorkruisen van de oude bosgroeiplaatsen. Er is geen alternatief voor ZF4 was toen het antwoord van de wethouder.

Wat ons betreft is er wel een alternatief.

In dit document leggen we stap voor stap uit hoe dit alternatief eruitziet, op basis van welke informatie tot dit alternatief zijn gekomen, en laten we zien waarom dit alternatief een betere oplossing is voor Putten dan de zuidelijke variant die op dit moment verder wordt uitgewerkt door het projectteam van de gemeente.

Via dit rapport willen we het projectteam oproepen om deze variant zowel verkeerskundig als financieel te laten doorrekenen. Daarnaast gaan we graag het gesprek aan om ons voorstel als volwaardig alternatief voor te leggen aan de gemeenteraad van Putten.

2 Achtergrond variant “Vrienden van Huinen”

2.1 Uitgangspunten

De variant die we presenteren in dit rapport is gebaseerd op een aantal eerder uitgevoerde onderzoeken aangaande de zuidelijke ontsluitingsweg, en een onderzoek t.b.v. de reconstructie van de N303:

- Actualisatie Zuidflankstudie (Royal Haskoning DHV, 2018)
- Verkeersonderzoek Zuidelijke ontsluitingsweg Putten (Royal Haskoning DHV, 2024)
- Verkeersonderzoek reconstructie N303 (Provincie Gelderland, 2024).

Daarnaast zijn de vier doelen voor een zuidelijke ontsluiting van Putten leidend:

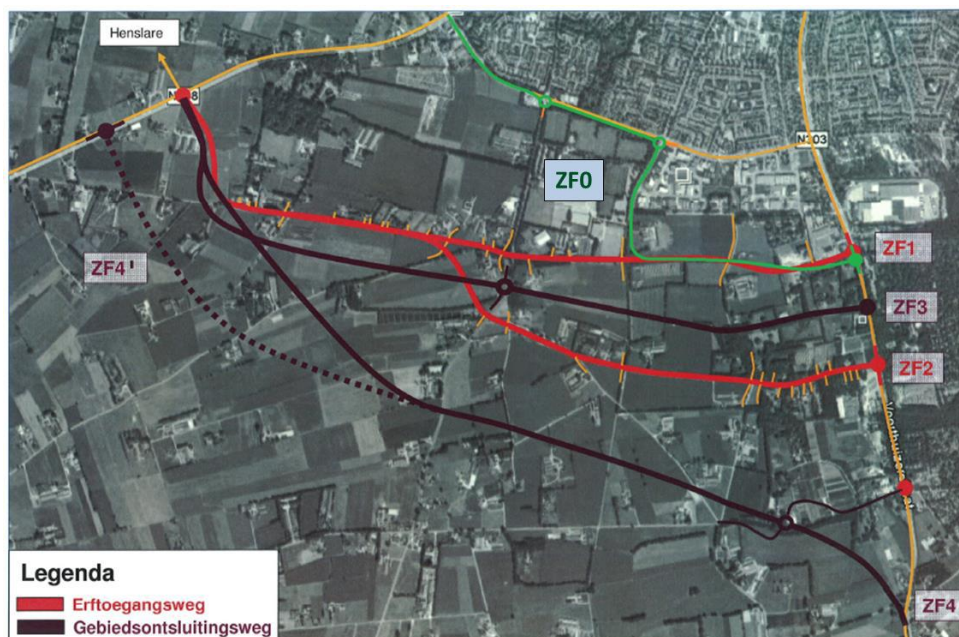
1. Ontsluiting van de nieuwbouwwijk Halvinkhuizen
2. Vergroten van de leefbaarheid Van Geenstraat
3. Vergroten van de leefbaarheid van heel Putten
4. Ruimte geven aan ontwikkelperspectief voor zuidelijk Putten

2.2 Actualisatie Zuidflankstudie (2018)

In 2009 heeft DHV een onderzoek uitgevoerd naar de Zuidflank in Putten. Op basis van dit onderzoek is besloten eerst de ontwikkelingen af te wachten om vervolgens te besluiten te nemen over de Zuidflank.

In 2018 heeft de gemeente Putten Royal Haskoning DHV opdracht gegeven om de Zuidflankstudie van Putten te actualiseren op basis van een nieuw te ontwikkelen verkeersmodel voor de gemeente Putten. In deze Zuidflankstudie (2018) is onderzocht op welke manier de N303 ten zuiden van Putten verbonden kan worden met de N798.

Saillant detail is dat in deze actualisatie de zuidelijke ligging (ZF4) niet is meegenomen omdat deze te duur, te veel impact op Huinen, en in algemeenheid een onhaalbaar tracé bleek te zijn.



Figuur 2.1: trasering varianten ZF0 t/m ZF4

De onderzochte varianten worden vergeleken op een aantal criteria:

Verkeer	ZF0	ZF3
Intensiteiten westelijk deel ZF-weg	Nvt	4.200
Intensiteiten oostelijk deel ZF-weg	3.500	4.900
Bereikbaarheid bebouwde kom Putten	0	+
Barrièrewerking	0	-
Engweg (verschil mvt/etmaa)	0	-800
Van Geenstraat westelijk deel (verschil mvt/etmaa)	0	- 2.000
Van Geenstraat oostelijk deel (verschil mvt/etmaa)	-2.600	- 2.400
Verkeersaanzuigende werking	Nee	Nee
Verkeersveiligheid	+	++

Tabel 2.1: Beoordeling verkeerseffecten per variant

De conclusies die worden getrokken in dit rapport zijn:

- Voor het leefbaarheidsprobleem op de Van Geenstraat bieden beide ZF-varianten verlichting.
- Een nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg zorgt niet voor een afname van verkeer op Harderwijkerstraat en Voorthuizerstraat. Afname van verkeer op deze wegen is alleen te bereiken door extra maatregelen te nemen, zoals het instellen van een 30 km/u regime;
- Mogelijke oplossingen voor het oneigenlijk gebruik van wegen in het centrum zijn het verkeersluwer maken van het gebied door middel van verkeerscirculatiemaatregelen (knips, éénrichting) of verboden (vrachtverboden, alleen bestemmingsverkeer). Een nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg is voor dit probleem niet noodzakelijk;
- De nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg kan dienen als belangrijkste ontsluitingsweg van het eventueel uit te breiden bedrijventerrein Hoge Eng en de nieuwe woningbouwlocatie Halvinkhuizen;
- Afweging van kosten van aanleg van ZF0 of ZF3 versus de baten van beide oplossingen is een politieke beslissing. De hoeveelheid verkeer die ZF0 en ZF3 gaan verwerken zijn laag voor een weg met een gebied ontsluitende functie.

Belangrijkste observaties

Verkeer remmende maatregelen op Harderwijkerstraat / Voorthuizerstraat zijn essentieel om daar het verkeer te verminderen. Alleen een zuidelijke ontsluitingsweg is daartoe niet voldoende.

Verkeersonderzoek Zuidelijke ontsluitingsweg (2024)

Dit onderzoek is in 2024 uitgevoerd door Royal Haskoning DHV en is het uitgangspunt voor het projectteam van gemeente Putten om te kiezen voor een zuidelijke ligging van de ontsluitingsweg (variant ZF4). Deze studie kijkt puur naar de verkeerskundige situatie en niet naar overige kenmerken zoals kosten, natuur, impact voor de omgeving etc.

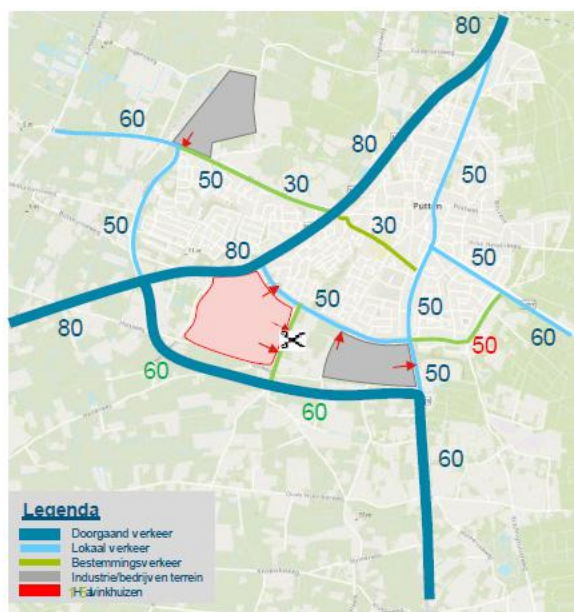
In het rapport komen vijf alternatieven voor:

- Noordelijke ligging (ZF3), zonder knip
- Zuidelijke ligging (ZF4), zonder knip
- Noordelijke ligging met 60km/u, zonder knip
- Noordelijke ligging (ZF3) met knip in Voorthuizerstraat ter hoogte Welkoop
- Zuidelijke ligging ZF4 met knip in Voorthuizerstraat ter hoogte Welkoop

Wat hier opvalt is de keuze om alleen varianten door te rekenen met en zonder knip. Zoals de conclusie van hetzelfde adviesbureau zes jaar eerder (studie actualisatie Zuidflank, 2018) luidde, zijn er sowieso verkeer remmende maatregelen nodig op de Harderwijkerstraat / Voorthuizerstraat om doorgaand verkeer door het centrum te weren. Een zuidelijke ontsluitingsweg alleen is niet voldoende. Waarom is dan alleen de meest extreme maatregel (harde afsluiting met knip) meegenomen in de doorrekening? Waarom zijn minder ingrijpende alternatieven als het weren van doorgaand vrachtverkeer of het deels invoeren van 30km/u niet meegenomen?

Zeker nu is gebleken er politiek erg weinig draagvlak is voor de ingrijpende maatregel van het plaatsen van een harde knip, is het goed om de andere alternatieven in het rapport nog eens nader te bekijken.

Een van de alternatieven die aan bod komt in dit rapport is een noordelijke variant waar een snelheid geldt van 60 km/h. Figuur 1 en Tabel 1 hieronder laten de ligging en beoordeling van dit alternatief zien.



Figuur 2.2: Noordelijke ligging ZO met een snelheid van 60 km/uur functie.

Dit voorstel scoort bijzonder goed op de doelen ontsluiting Halvinkhuizen en ontwikkelruimte. Qua verkeerdoelen scoort dit alternatief minder goed omdat het verkeer langs het centrum en over de Van Geenstraat (met name in richting oost-west) niet afneemt. De conclusie van de onderzoekers is daarom dat de ZO in deze variant niet voldoet aan de gestelde doelen.

Tabel 2.2: Beoordeling noordelijke ligging met snelheid 60 km/u op doelmatigheid t.o.v. toekomstige situatie met ZO

	Noordelijke ligging met snelheid van 60 km/uur ipv 80 km/uur
Halvinkhuizen	Blijft goed ontsloten, ook met een lagere snelheid
Van Geenstraat	Ten gevolge van de aanleg van de ZO is er een afname van verkeer op het westelijk deel van de Van Geenstraat en dat is positief maar het oost-west verkeer blijft rijden over de Van Geenstraat (n tegenstelling tot de ZO noordelijke ligging met 80 km/uur) en dat past niet binnen de systeembenadering.
Putten leefbaarheid/ veiligheid	Ook bij 60 km/uur blijft het doorgaande noord-zuid verkeer door het centrum van Putten rijden op de Voorthuizerstraat. De leefbaarheid verbetert daardoor niet in het centrum van Putten.
Ontwikkelruimte	De ontwikkelruimte wordt met een lagere snelheid theoretisch iets groter aangezien er dichter op de ZO nieuwe woningen gebouwd kunnen worden vanuit geluidstechnische redenen. Bij toepassing van geluidsreducerend asfalt of schermen kan er ook bij hogere snelheden weer dichter op de weg gebouwd worden. Uitgangspunt hierbij is dat een GOW80 en GOW60 dezelfde hoeveelheid verkeer kunnen verwerken.

Kijken we in dit geval ook naar de verkeerscijfers uit de modeldoorrekening die ook zijn opgenomen in het rapport (zie bijlage) dan valt op dat de varianten met knip het best scoren op ontlasting van Harderwijkerstraat en van Geenstraatstraat, maar zorgen voor extra druk op de N798. Van de varianten zonder knip scoort de ZF3 60km/u op een aantal fronten beter dan de ZF3 en ZF4 met 80km/u. Bovendien biedt de variant met 60km/u aanknopingspunten om het verkeer beter te spreiden, in plaats van het focussen op één grote slagader om het dorp.

Hieruit kunnen we concluderen dat er als er geen harde knip in de Voorthuizerstraat komt (en de politieke wil voor deze knip ontbreekt), dan scoort een “noordelijke ligging met 60 km/uur” op veel fronten beter dan een noordelijke of zuidelijke ligging zonder knip. Bijlage 1 bevat de verkeersmetingen die zijn uitgevoerd en de gebruikte meetpunten.

Belangrijkste observaties

Als er geen harde knip in de Voorthuizerstraat komt dan verdienen de noordelijke routes opnieuw de aandacht, zeker als deze routes gecombineerd worden met andere, minder extreme, verkeer remmende maatregelen op Voorthuizerstraat / Harderwijkerstraat langs het centrum. Qua ontwikkelruimte doet een noordelijke route niet onder voor de zuidelijkere routes.

2.3 Verkeersonderzoek provincie Gelderland (2024)

In 2024 is er naar aanleiding van de reconstructie N303 door de provincie Gelderland onderzoek gedaan naar verkeersbewegingen op de N303 (M. van de Lindeloof 2024). Deze metingen zijn als volgt uitgevoerd:

Als virtueel meetpunt is de N303 ter hoogte van het Tolhuisje genomen, net ten zuiden van Huinen (rotonde N303 - Veenhuizerveldweg). Meetperiode: alle werkdagen gedurende de gehele eerste helft van 2024. Iedere waargenomen autorit die het Tolhuisje passeerde (d.w.z. een voertuig waarvan de ritgegevens zijn doorgegeven via data van TomTom) gekeken van en naar welke van de volgende herkomsten en bestemmingen deze leidde: Putten, Voorthuizen, Ermelo, Buitengebied tussen Putten en Voorthuizen (incl. Huinen en Krachtighuizen), extern (oftewel: alle herkomsten/bestemmingen buiten de hiervoor genoemde). In totaal zijn data opgehaald van ca. 173.000 autoritten.

De resultaten van deze verkeersmeting is weergegeven in Tabel 2.3. Wat opvalt is dat veruit het grootste deel van het verkeer dat passeert een herkomst of bestemming in Putten of Huinen / buitengebied heeft. Optellen van de percentages laat zien dat dit om **80%** van al het verkeer gaat. Doordat deze meting ter hoogte van de Veenhuizerveldweg is gedaan geeft dit niet een volledig beeld van doorgaand verkeer door het centrum van Putten. Ritten tussen Ermelo en buitengebied/Huinen komen niet in deze meting voor. Wanneer eenzelfde meting dichterbij Putten toe zou zijn genomen is te verwachten dat het aandeel verkeer met herkomst/bestemming Putten of buitengebied op een iets lager aandeel zal uitkomen.

Van/naar	Ermelo	Huinen en buitengebied	Putten	Voorthuizen	Extern	Totaal
Ermelo	0%	0%	0%	2%	7%	9%
Huinen en buitengebied	0%	1%	1%	2%	12%	17%
Putten	0%	1%	0%	3%	13%	18%
Voorthuizen	2%	2%	4%	0%	2%	10%
Extern	7%	12%	14%	2%	12%	47%
Totaal	9%	17%	19%	9%	46%	100%

Tabel 2.3 Resultaten verkeersmetingen Tolhuisje H1 2024

Belangrijkste observaties

Deze metingen laten duidelijk zien dat de N303 een weg is die lokaal gebruikt wordt en geen regionale verbindende functie heeft, zoals de rondweg om Voorthuizen. Het is daarom cruciaal dat de nieuwe ontsluitingsweg geen regionaal verkeer gaat aantrekken, bijvoorbeeld doorgaand verkeer van de Harselaar naar de A28. Daarnaast roept dit ook extra vragen op over nut en noodzaak van een knip ter hoogte van de Welkoop. Op basis van deze cijfers lijkt zo'n knip meer Puttenaren in de weg te zitten dan dat er doorgaand verkeer door kan worden omgeleid.

2.4 Effect op de gestelde doelen

De verkeersonderzoeken die in de afgelopen jaren zijn uitgevoerd laten een duidelijk beeld zien.

Een zuidelijke ontsluitingsweg op zichzelf:

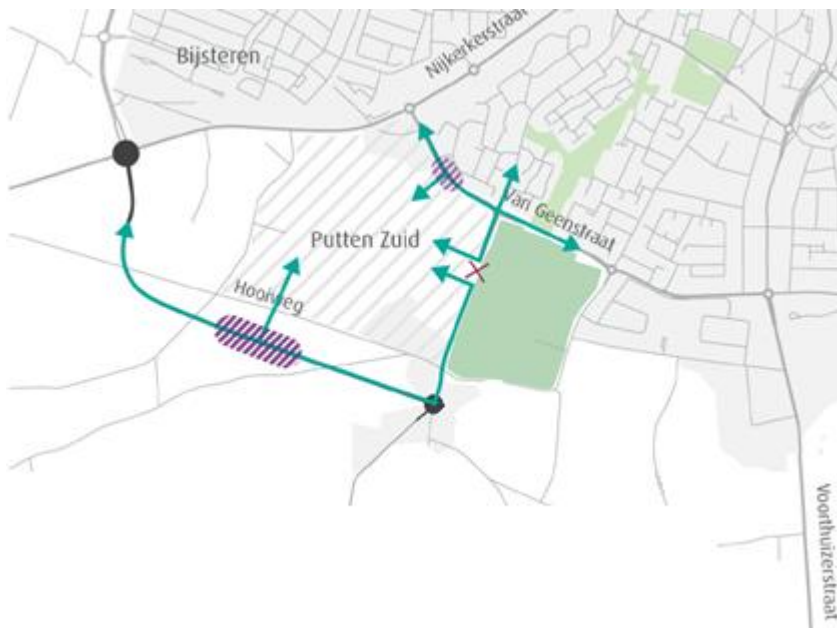
- Krijgt onvoldoende verkeer te verwerken om de aanleg te rechtvaardigen.
- Zorgt niet voor afname van verkeer in het dorp.
- Is alleen geschikt voor de ontsluiting van Halvinkhuizen.

Een extra complicatie is het ontbreken van de politieke wil voor een harde knip in de Voorthuizerstraat ter hoogte van de Heihaas. Het verkeersonderzoek van de provincie toont inderdaad aan dat het verkeer dat gebruik maakt van de N303 in veel gevallen in Putten moet zijn. Als er inderdaad een knip wordt gemaakt zou dit betekenen dat het verkeer zich een weg moet banen over wegen die hier niet geschikt voor zijn.

Het aanleggen van een zuidelijke ontsluitingsweg op zichzelf kan in geen geval een oplossing zijn voor de vier gestelde doelen. We stellen dan ook voor om deze doelen te rangschikken naar urgentie. We komen dan uit op het volgende:

1. Ontsluiting van de nieuwbouwwijk Halvinkhuizen

Dit is het belangrijkste doel van de zuidelijke ontsluiting en ook het makkelijkst te realiseren. Een verbinding tussen N798 en Roosendaalseweg langs de Hooiweg geeft voldoende mogelijkheden om de nieuwe wijk op een goede manier te ontsluiten.



Figuur 2.3: Ontsluiting Halvinkhuizen

2. Vergroten van de leefbaarheid van heel Putten

Als er wordt gesproken over het vergroten van de leefbaarheid van Putten dan wordt hiermee de drukte op de N303 en Harderwijkerstraat in het centrum bedoeld.

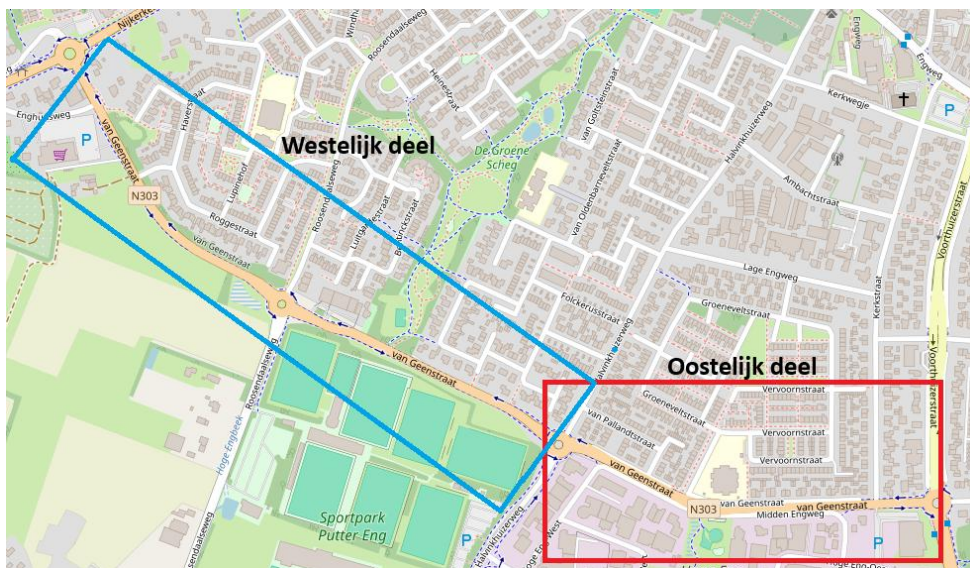
De rapporten laten allemaal unaniem zien dat een zuidelijke ontsluitingsweg de drukte op de N303 en Harderwijkerstraat niet laat afnemen. De enige manier om dit te doen is met aanvullende maatregelen die ook op zichzelf staand kunnen worden uitgevoerd.

De gemeenteraad heeft hier een voorschot op gegeven door in het raadsbesluit “Vervolg onderzoeken GVVP” in te dienen. Dit roept o.a. op tot het afsluiten van de Harderwijkerstraat voor doorgaand vrachtverkeer.

Deze aanvullende maatregelen zijn de enige manier om de leefbaarheid te vergroten. Een aantekening hierbij is dat het verkeer wat weggehaald wordt op de Harderwijkerstraat zich verplaatst naar de Nijkerkerstraat. Dit effect is bijzonder groot en moet nader onderzocht worden.

3. Vergroten van de leefbaarheid Van Geenstraat

Het is belangrijk om hier goed te kijken naar de mogelijkheden die de van Geenstraat biedt voor ontsluiting van verkeer. Er is een belangrijk verschil tussen de van Geenstraat westelijk en oostelijk.



Figuur 2.4: van Geenstraat

Het oostelijk deel van de van Geenstraat is aan beide zijden bebouwd en hier bevinden zich de grootste knelpunten qua verkeer. Denk hierbij aan de ingang van de Welkoop en de basisschool “de Wegwijzer”. Dit in tegenstelling van de westelijke kant van de van Geenstraat. Deze is (grotendeels) eenzijdig bebouwd en biedt voldoende mogelijkheden om aan te passen aan een eventueel toegenomen verkeersstroom in de toekomst.

Het is belangrijk om het oostelijke gedeelte van de van Geenstraat te ontlasten.

4. Ruimte geven aan ontwikkelperspectief voor zuidelijk Putten

Het punt met de minste urgentie is het ontwikkelperspectief voor de gemeente. Het verkeersonderzoek (2024) geeft duidelijk aan dat de aanleg van de ontsluitingsweg Halvinkhuizen (bij 60 km/h een uitstekende basis vormt om aan de overzijde van de weg nieuwe woningen te bouwen. Sterker nog dit werkt beter bij 60 km/h dan bij 80 km/h.

Er zijn op dit moment geen plannen voor verdere woningbouw aan de zuidzijde van Putten na de realisatie van de wijk Halvinkhuizen. Mocht dit in de (verre) toekomst aan de orde komen dan is dit in theorie mogelijk aan de overzijde van de zuidelijke ontsluitingsweg van Halvinkhuizen.

2.5 Ten slotte

Als we deze bovenstaande conclusies samenvoegen in een plan dan komen we uit bij het alternatief dat we in dit rapport willen voorstellen.

Er is tot nu toe alleen keken naar de 4 doelstellingen. Er spelen nog veel andere zaken mee in de achtergrond die ook de aandacht verdienen:

- Kosten van aanleg
- Perspectief voor agrarische bedrijven
- Natuur
- Recreatie

Deze zullen verderop in dit rapport worden besproken.

3 Voorstel “Vrienden van Huinen”

3.1 Ons voorstel

Ons alternatief stelt een 60 km/h weg voor tussen de Nijkerkerstraat (N798) en de Voorthuizerstraat (N303) waarbij tussen de N798 en de Roosendaalseweg gebruik wordt gemaakt van de ontsluitingsweg Halvinkhuizen zoals voorgesteld in de studie ontsluitingsmogelijkheden Putten Zuid. (Goudappel 2021). Tussen de Roosendaalseweg en N303 wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande wegen. Deze bestaande wegen zullen opgewaardeerd moeten worden om de te verwachten verkeersstromen te kunnen verwerken.

In plaats van kiezen voor een grote zuidelijke slagader om het dorp heen verspreidt het verkeer zich in ons alternatief over meerdere wegen. Dat sluit beter aan bij hoe de N303 momenteel wordt gebruikt, voornamelijk als weg van en naar bestemmingen in Putten. Om doorgaand verkeer langs het centrum te weren stellen we voor een deel van de Voorthuizerstraat in de bebouwde kom af te waarderen naar 30 km/u en daar een verbod voor vrachtverkeer in te stellen (m.u.v. bestemmingsverkeer).



Figuur 3.1: Voorgesteld tracé tussen Roosendaalseweg en Voorthuizerstraat (N303)

Het tracé ziet er als volgt uit:

Komend vanaf Voorthuizen richting Putten over de N303 kan er ter hoogte van het Sligro terrein worden afgebogen op de Hoge Engweg. Dit eventueel met rotonde die kan aantakken op de nieuwe wijk “De Bosrande”. Deze weg wordt ter hoogte van de Hoge Eng Oost verbreed en weer doorgaand gemaakt richting de Halvinkhuizerweg.

Bij de Halvinkhuizerweg is het mogelijk rechts af te slaan richting het dorp of de weg linksaf te vervolgen richting de nieuwe wijk Halvinkhuizen. Indien wordt afgebogen richting Halvinkhuizen volgt deze weg de Hooiweg richting de Roosendaalseweg waar gekozen kan worden om rechtdoor te gaan richting N798 of af te slaan richting Huinen (links) of rechts richting fase 4 van Halvinkhuizen.

Als rechtdoor wordt gegaan is er een mogelijkheid om rechtsaf te buigen richting fase 3 van Halvinkhuizen. Verkeer aan de zuidzijde van de nieuwe wijk Halvinkhuizen richting Voorthuizen kan ontsloten worden de zuidelijke ontsluitingsweg, of via de Roosendaalseweg/Beulenkampersteeg richting de N303.

Deze weg wordt ingericht als 60 km/h weg waar naar verwachting tussen de 3.500 en 5.500 mvt/etmaal gebruik van zullen maken. Dit is de verwachting n.a.v. het “Verkeersonderzoek Zuidelijke ontsluitingsweg Putten (Royal Haskoning DHV, 2024)” uitgegaan van de noordelijke variant 60 km/u.

Speciale aandacht zal moeten worden besteed aan de veiligheid nabij de sportvelden. Dit kan d.m.v. vrij liggende fietspaden en eventueel de aanleg van een fietstunnel.

De definitieve uitwerking zal hiervoor nog moeten plaatsvinden. Hierbij kan ook worden gekeken naar een vloeiende lijn tussen de Hooiweg en Hoge Engweg ter hoogte van de Hoge Einderweg.



Figuur 3.2: Ontsluiting “Halvinkhuizen zoals voorgesteld in ontsluitingsmogelijkheden Putten Zuid. (Goudappel 2021)

3.2 Doelstellingen

1. Ontsluiting van de nieuwbouwwijk Halvinkhuizen

Dit is gerealiseerd door het voorgestelde tracé voor ontsluiting van de nieuwe wijk te volgen. De ontsluiting wordt gerealiseerd door een nieuwe weg aan te leggen ten zuiden van de Hooiweg.

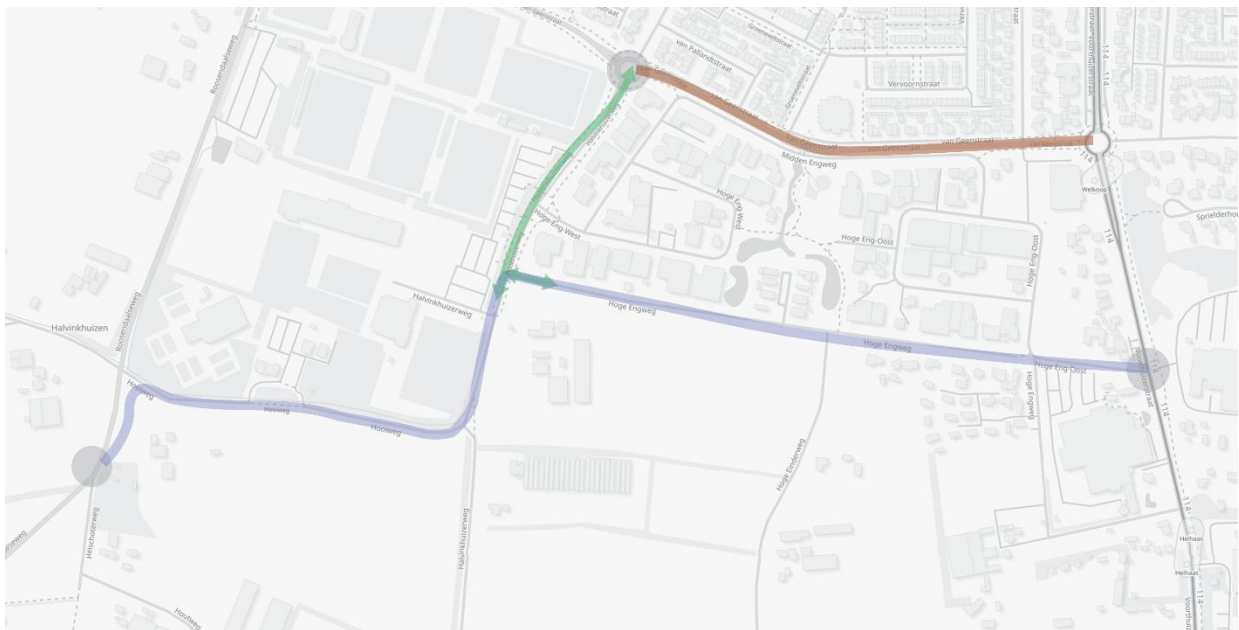
2. Vergroten van de leefbaarheid van heel Putten

Door verkeer reducerende maatregelen te nemen ter hoogte van de Welkoop kunnen vrachtwagens en tractoren gedwongen worden het nieuwe tracé te volgen. Daarnaast maakt het gedeeltelijk invoeren van een 30 km/u zone ter hoogte van het centrum dat doorgaand verkeer door routeplanners wordt omgeleid over de nieuwe ontsluitingsweg en Van Geenstraat. Verkeer van/naar Putten gebruik blijven maken van de Voorthuizerstraat en Harderwijkerstraat.

3. Vergroten van de leefbaarheid Van Geenstraat

Door het verkeer vanuit Voorthuizen aan te moedigen om de verbrede Hoge Engweg te nemen (ter hoogte van Sligro) i.p.v. de van Geenstraat wordt de oostelijke van Geenstraat aanzienlijk ontlast. Verkeer naar het dorp kan dan via de Halvinkhuizerweg richting van Geenstraat. Uit het verkeersonderzoek 2024 blijkt dat de 60 km/u variant voor de westelijke van Geenstraat gelijkwaardig scoort aan de ZF4 variant zonder knip.

Het ontlasten van het oostelijk deel van de van Geenstraat kan verder worden bereikt door het nemen van verkeer reducerende maatregelen ter hoogte van de Welkoop en de Halvinkhuizerweg.



Figuur 8: Maatregelen Van Geenstraat, in rood aangegeven.

4. Ruimte geven aan ontwikkelperspectief voor zuidelijk Putten

Dit is geborgd door de ontsluitingsweg van de nieuwe wijk Halvinkhuizen. Als deze op zodanige wijze wordt ontwikkeld dat er aangetakt kan worden aan de zuidzijde dan is dit een uitgelezen mogelijkheid voor eventueel verdere uitbreiding van Putten. Dit wordt onderschreven in het Verkeersonderzoek Zuidelijke ontsluitingsweg Putten (Royal Haskoning DHV, 2024)

3.3 Overige voordelen

Dit alternatief voldoet, samen met verkeer remmende maatregelen in het dorp, aan de gestelde doelen voor dit project. Er zijn echter aanvullende voordelen die niet onderschat mogen worden.

3.3.1 Kosten

De aanleg van variant ZF4 is begroot op € 45 miljoen +/- 40%. Hierin zijn echter een aantal zaken niet meegenomen. We zijn uitgegaan van +/-€ 15 miljoen voor niet meegenomen onderdelen en eventuele overschrijdingen van de begroting. Dat brengt het totaal op **€ 60 tot 85 miljoen euro voor de totale aanleg**. Zowel het rijk als de provincie Gelderland lijken niet bij te willen dragen aan dit project. Dit is ook aangegeven in de commissievergadering EBOR van 14 November 2014 door wethouder Van Nieuwenhuizen.

We zijn ervan overtuigd dat ons voorstel aanzienlijk goedkoper is te realiseren dan variant ZF4. Dit wordt onderschreven door eerdere onderzoeken (actualisatie Zuidflankstudie, 2018) waarbij gesproken wordt over kosten tussen de € 7 en € 15 miljoen euro. Als we dit corrigeren voor inflatie komen we ordegrootte uit op een bedrag van 10-20 miljoen euro.

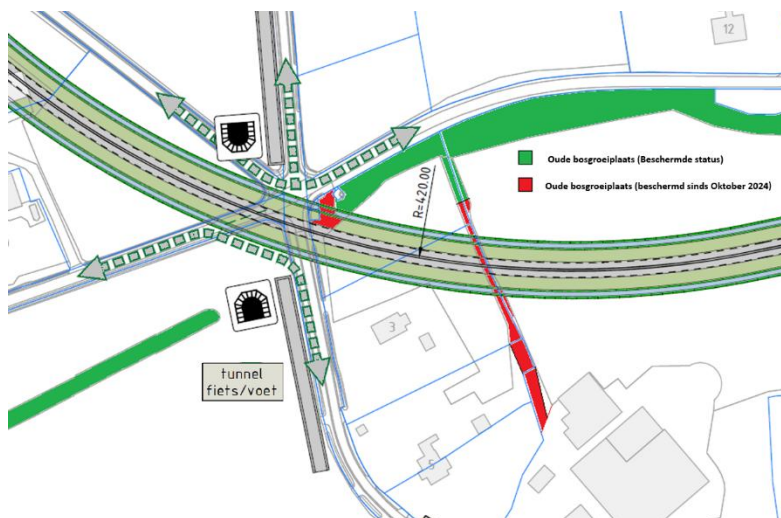
Daarnaast is er bij gebruik van bestaande wegen significant minder aankoop van gronden noodzakelijk evenals het uitkopen van bewoners, bedrijven etc. Dit zorgt voor aanzienlijk minder kosten.

Via dit rapport roepen we de projectleider op om deze variant zowel verkeerskundig als financieel door te laten rekenen.

3.3.2 Natuur

Het voorgenomen tracé ZF4 snijdt het buitengebied van Huinen doormidden. Dit zorgt voor een grote impact op kwetsbare natuur die in dit gebied te vinden is. Uit natuuronderzoek in het verleden is gebleken dat dit gebied rijk is aan kleine zoogdieren (dassen, marters), vleermuizen en beschermde vogelsoorten (boerenwaluw, huismus etc.)

Een bijkomende complicatie is dat het voorgenomen tracé (ZF4) door provinciaal beschermde oude bosgroeiplaatsen gaat.



Figuur 9: Oude bosgroeiplaatsen ter hoogte van de Matseweg

Deze oude bosgroeiplaatsen zijn sinds oktober 2024 onderkend door de provincie Gelderland en zullen (naar alle waarschijnlijkheid) in 2026 worden opgenomen in de provinciale omgevingsverordening. Dit maakt een aanpassing van het tracé noodzakelijk.

Deze problemen heeft ons voorstel niet. Er vindt geen of nauwelijks verstoring plaats van beschermde flora en fauna en beschermde natuur wordt niet doorkruist.

3.3.3 Recreatie

Ook op het gebied van recreatie is ons voortel veel minder belastend voor de omgeving. Ons voorstel doorsnijdt geen klompenpaden en doorgaande fietsroutes. Dit in tegenstelling tot het voorgenomen tracé ZF4.

3.3.4 Belangen buurtschap Huinen

In de ontwikkeling van het voorkeurstracé ZF4 zijn de belangen van het buurtschap Huinen onvoldoende meegenomen. Tracé ZF4 snijdt het buurtschap dwars doormidden en dit heeft voor veel onrust gezorgd. Dit geldt zowel voor de inwoners, ondernemers als de vele recreanten die gebruik maken van het gebied.

Alleen al het effect op de plaatselijke basisschool (Basisschool met de Bijbel Huinen) is bijzonder groot. De schoolroutes veranderen voor ouders en kinderen van rustige plattelandswegen in een hindernis met 15.000 mvt/etmaal die dagelijks tweemaal overgestoken moet worden.

Huinen is een agrarische gemeenschap met veel agrarische bedrijven. Het voorgestelde tracé zorgt ervoor dat meerdere van deze bedrijven zodanig doormidden worden gesneden dat ze geen toekomst meer hebben. Naast het feit dat het uitkopen van dit soort bedrijven bijzonder kostbaar is, is dit sociaal gezien onwenselijk en in strijd met het beleid van de gemeente Putten om agrarische ondernemers te steunen.

Ons voorstel heeft deze nadelen niet. Het buurtschap Huinen wordt niet doormidden gesneden en de ontsluitingsweg vormt in ons voorstel een logische afbakening tussen de bebouwing van het dorp en het buitengebied Huinen.

3.4 Conclusie

Het alternatieve tracé zoals uitgewerkt in dit rapport biedt voldoende aanknopingspunten om meegenomen te worden als een volwaardig alternatief voor het voorgenomen tracé ZF4.

Dit blijkt wel uit het feit dat het alternatief voldoet aan de vier gestelde doelstellingen voor dit project. Daarnaast worden de zorgen van de gemeenteraad ontkracht dat een noordelijke variant Putten “op slot” zou zetten. Dit is gebleken uit de resultaten van het uitgevoerde verkeersonderzoek en kunt u op pagina 4 teruglezen.

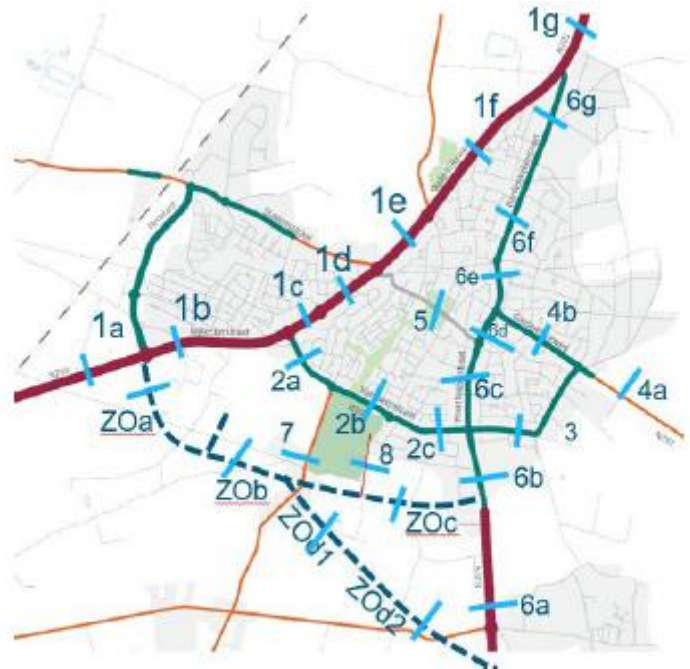
De in dit rapport voorgestelde variant scoort beter als het gaat om kosten, impact voor de leefomgeving, natuur en recreatie. Dit kunt u teruglezen op pagina 12 en 13.

Het is belangrijk om voor de overlast die wordt ervaren aan de Harderwijkerstraat en N303 in het dorp aanvullende verkeer remmende maatregelen te nemen. Het effect van een 80 km/h uur weg zonder aanvullende maatregelen is nihil en maakt de situatie alleen maar erger. Het belang van deze aanvullende maatregelen is een separate discussie en zou naar onze mening los moeten staan van de tracékeuze voor een zuidelijke ontsluitingsweg.

Bijlagen

Bijlage 1: Metingen verkeersintensiteiten en meetpunten

Bron: Verkeersonderzoek Zuidelijke ontsluitingsweg (RHDHV, 2024)



Figuur 26: Locatie thermometerpunten gebruik.

Figuur B1: Locaties van de verschillende wegsegmenten

Tabel B1: Intensiteiten per etmaal per variant

Intensiteit per etmaal (gemiddelde werkdag) per variant.

Scenariojaar		2019	2040	2040	2040	2040	2040	2040
			Autonoom (met HH zonder ZO)	Noordelijke ligging (ZF3)	Zuidelijke ligging (ZF4)	Noordelijke ligging met 60 km/uur	Noordelijke ligging met knip N303 centrum	Zuidelijke ligging met knip N303 zuid
Wegvak	1a	10.180	14.030	15.880	16.980	14.590	17.100	17.660
	1b	11.420	15.660	10.100	14.980	14.130	10.770	17.170
	1c	9.370	12.760	10.660	12.110	11.700	14.440	14.670
	1d	11.020	13.120	13.020	14.240	12.450	15.610	16.810
	1e	12.450	13.340	12.820	13.750	13.450	16.230	16.090
	1f	8.470	9.820	9.380	9.790	9.470	12.230	11.610
	1g	16.390	18.460	18.130	17.240	18.090	15.930	16.070
Van Geenstraat	2a	10.220	18.670	8.170	11.690	13.790	12.040	12.420
	2b	10.350	16.450	7.780	11.370	13.580	11.650	11.660
	2c	8.760	14.180	5.530	9.400	11.400	9.410	8.840
Calcaraweg/Spielderweg	3	4.860	6.410	800	770	6.330	8.420	840
	4a	6.200	6.720	6.160	5.940	6.680	6.480	6.100
Garderenseweg	4b	4.860	3.830	6.880	6.670	3.870	1.180	7.030
	5	9.290	4.450	5.300	5.510	5.100	5.310	5.160
Engweg	6a	13.080	13.420	14.780	9.590	12.290	13.290	500
	6b	13.060	13.390	16.960	9.510	13.160	14.660	500
	6c	11.250	11.890	15.630	12.660	11.910	1.940	6.990
	6d	14.120	14.150	18.140	16.170	14.020	2.020	11.680
	6e	11.230	12.350	12.790	11.160	12.120	0	7.370
	6f	9.810	10.280	10.560	9.270	10.280	3.070	6.110
	6g	9.810	10.420	10.460	9.270	10.380	5.810	6.590
Roosendaalseweg		7	1.270	2.910	1.570	1.570	1.570	1.570
Halvinkhuizerweg		8	1.330	1.170	1.200	2.520	1.480	1.200
Zuidelijke ontsluitingsweg	ZOa	0	0	11.330	9.350	5.500	12.630	12.730
	ZOb	0	0	11.330	9.350	4.620	12.630	12.730
	ZOc	0	0	9.010	0	2.200	9.800	0
	ZOd1	0	0	0	5.730	0	0	12.640
	ZOd2	0	0	0	5.730	0	0	12.640
	ZOd3	0	0	0	0	0	0	0

Tabel B2: Verschil in intensiteit per etmaal (gemiddelde werkdag) per variant ten opzichte van 2040 autonoom.

Scenariojaar		2040	2040	2040	2040	2040	2040
		Autonoom	Noordelijke ligging (ZF3)	Zuidelijke ligging (ZF4)	Noordelijke ligging met 60 km/uur	Noordelijke ligging met knip N303 centrum	Zuidelijke ligging met knip N303 zuid
Wegvak							
N798	1a	14.030	1.850	2.950	560	3.070	3.630
	1b	15.660	-5.560	-680	-1.530	-4.890	1.510
	1c	12.760	-2.100	-650	-1.060	1.680	1.910
	1d	13.120	-100	1.120	-670	2.490	3.690
	1e	13.340	-520	410	110	2.890	2.750
	1f	9.820	-440	-30	-350	2.410	1.790
	1g	18.460	-330	-1.220	-370	-2.530	-2.390
Van Geenstraat	2a	18.670	-10.500	-6.980	-4.880	-6.630	-6.250
	2b	16.450	-8.670	-5.080	-2.870	-4.800	-4.790
	2c	14.180	-8.650	-4.780	-2.780	-4.770	-5.340
Calcariaweg/Spielderweg	3	6.410	-5.610	-5.640	-80	2.010	-5.570
Garderenseweg	4a	6.720	-560	-780	-40	-240	-620
	4b	3.830	3.050	2.840	40	-2.650	3.200
Engweg	5	4.450	850	1.060	650	860	710
Voorthuizerstraat/ Harderwijkerstraat	6a	13.420	1.360	-3.830	-1.130	-130	-12.920
	6b	13.390	3.570	-3.880	-230	1.270	-12.890
	6c	11.890	3.740	770	20	-9.950	-4.900
	6d	14.150	3.990	2.020	-130	-12.130	-2.470
	6e	12.350	440	-1.190	-230	-12.350	-4.980
	6f	10.280	280	-1.010	0	-7.210	-4.170
	6g	10.420	40	-1.150	-40	-4.610	-3.830
Roosendaalseweg	7	2.910	-1.340	-1.340	-1.340	-1.340	-1.340
Halvinkhuizerweg	8	1.170	30	1.350	310	30	5.580
Zuidelijke ontsluitingsweg	ZOa	0	11.330	9.350	5.500	12.630	12.730
	ZOb	0	11.330	9.350	4.620	12.630	12.730
	ZOc	0	9.010	0	2.200	9.800	0
	ZOd1	0	0	5.730	0	0	12.640
	ZOd2	0	0	5.730	0	0	12.640