

# Reactienota zienswijzen

**Ontwerp-verkeersbesluit 'Geslotenverklaringen (met venstertijden) in het Posbankgebied van Nationaal Park Veluwezoom ten noorden van de dorpen Velp, Rheden en De Steeg'**



## INHOUD

	pagina
1. Begrippenlijst	1
2. Inleiding	2
3. Leeswijzer	2
4. Overzicht gronden van indieners en suggesties	3
5. De reactienota in tabelvorm	5
6. Conclusie	15

### 1. Begrippenlijst

OVKB	Ontwerp-verkeersbesluit
VKB	Verkeersbesluit
WVV 1994	Wegenverkeerswet 1994
RVV 1990	Reglement Verkeersregels en verkeerstekens 1990
PRIS	Parkeer Route Informatie Systeem
GOW	Gebiedsontsluitingsweg
ETW	Erftoegangsweg
Speedpedelec	E-bike met trapondersteuning tot 45km/u en met brommerkenteken
GPK	Gehandicaptenparkeerkaart

## 2. Inleiding

Het college van B&W van gemeente Rheden wil enkele van haar openbare wegen in het Posbankgebied van Nationaal Park Veluwezoom (met venstertijden) gesloten verklaren. Op dit voornemen (het [ontwerp-verkeersbesluit](#)) heeft eenieder de gelegenheid gehad om een zienswijze in te dienen. Tijdens de periode dat het ontwerp-verkeersbesluit ter inzage lag (22 februari t/m 4 april 2024), zijn in totaal 21 reacties ontvangen. Dit kon zowel schriftelijk, digitaal, als mondeling.

Een zienswijze dient aan een aantal voorwaarden te voldoen:

- Naam en adres van de indiener
- Ondertekening
- Dagtekening
- Omschrijving besluit waartegen het bezwaar is gericht
- Gronden van bezwaar

Van de in totaal 21 reacties, waren er in eerste instantie maar 4 ontvankelijk, die aan bovenstaande voorwaarden voldeden. De 17 overige indieners zijn alsnog in de gelegenheid gesteld om hun reacties te laten voldoen aan de voorwaarden en daarmee hun reactie als ontvankelijke zienswijze te kunnen aanmerken. Uiteindelijk is dit gebeurd door 12 van de indieners en daarmee zijn in totaal 16 zienswijzen ontvankelijk en 5 reacties niet-ontvankelijk. Deze laatste worden niet behandeld in deze Reactienota. Het is echter goed om te weten dat de gronden van de niet-ontvankelijke zienswijzen grotendeels overlappend zijn met de gronden uit de ontvankelijke zienswijzen. Daardoor kan deze Reactienota voor degene met een ingediende niet-ontvankelijke zienswijze toch interessant zijn. Daarom hebben we de indieners hiervan ook op de hoogte gesteld.

De namen en adresgegevens van personen mogen vanwege de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) niet publiekelijk worden gemaakt. Daarom zijn de ontvangen reacties in deze Reactienota geanonimiseerd. De indieners ontvangen deze Reactienota en het definitieve verkeersbesluit ook separaat.

Wat	Aantal	Volnummers Indiener(s)
Ontvangen reacties	21	1 t/m 21
Ontvankelijke zienswijze (in deze Reactienota behandeld)	16	1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 19, 20
Niet-ontvankelijke reacties	5	4, 7, 16, 17, 21

## 3. Leeswijzer

In hoofdstuk 4 en 5 van deze reactienota zijn de ontvangen reacties zo zorgvuldig als mogelijk samengevat, gebundeld per thema en van een beantwoording voorzien. Eén zienswijze kan meerdere gronden van bezwaar bevatten. In de tabel bij hoofdstuk 5 staat aangegeven wat het gevolg is voor het definitieve verkeersbesluit (de beslispunten blijven ongewijzigd):

<b>Nee</b>	Zienswijze is afgewogen, maar leidt niet tot aanpassing van het verkeersbesluit
<b>Nee*</b>	Geen aanpassing verkeersbesluit, wel nader zoeken/nemen van verbetermaatregelen

Een aantal indieners heeft ook suggesties gedaan voor een andere of betere (verkeers)maatregel. Soms staan er in zienswijzen ook vragen, naast de genoemde gronden. Deze behandelen we 1 op 1 met de indieners. Er is bijvoorbeeld één zienswijze met 45 gestelde (proces)vragen, naast de aangedragen gronden.

Tot slot wordt in hoofdstuk 6 de conclusie van de afhandeling van de zienswijzen beschreven.

#### **4. Overzicht gronden van indieners en suggesties**

In de zienswijzen werden deels overeenkomstige gronden gezien. Deze gronden zijn zorgvuldig geclusterd en staan hieronder in een thematisch overzicht. In het volgende hoofdstuk wordt dit overzicht inhoudelijk behandeld. Enkele suggesties worden in dit hoofdstuk ook beschouwd.

##### **Gronden van indieners**

###### Toegankelijkheid natuurgebied per modaliteit (bijvoorbeeld fiets, auto, etc.)

1. Uitbreiding geslotenverklaring nacht beperkt vrijheid fietsverkeer (forenzen en scholieren)
2. Uitzondering geslotenverklaring van snorfietsers is onlogisch en geeft handhavingsprobleem
3. Geslotenverklaring maakt bezoek met gemotoriseerd voertuig onmogelijk
4. Speedpecelecs weren vanwege snelheid is onlogisch
5. Toegang voor veel verschillende verkeersmodaliteiten op de Schietbergseweg zorgen voor onoverzichtelijke situaties
6. Afsluiting van de Brandtorenweg/Signaal Imbos voor gemotoriseerd verkeer maakt rolstoelbezoek van het rustigere heidegebied Rozendaalse Veld onmogelijk

###### Toegankelijkheid natuurgebied voor personen (bijvoorbeeld ouderen, verenigingsleden, etc.)

7. Uitbreiding geslotenverklaring vormt extra vrijheidsbeperking voor inwoners
8. Uitzonderingen op geslotenverklaring zijn complex voor bezoekers en handhavers
9. Geslotenverklaring werkt een inclusieve samenleving tegen voor bijvoorbeeld ouderen en gezinnen met kinderen
10. Afsluiting van de Brandtorenweg/Signaal Imbos betekent beperking voor mindervaliden, ouderen, leden en bezoekers van hobbyvereniging
11. Gebruik van de Beekhuizenseweg is als route onmisbaar voor leden en bezoekers van hobbyvereniging

###### Verkeersdrukte / overlast

12. Onevenredige verdeling van verkeer op de Schietbergseweg t.o.v. andere wegen in gebied
13. Verkeersconcentratie op de Schietbergseweg wordt een knelpunt voor de bereikbaarheid en aanrijtijden van hulpdiensten
14. De verkeersintensiteit op de Schietbergseweg is al jaren te hoog (ook vóór coronapandemie)
15. Genoemde verkeersintensiteit op de Schietbergseweg is (te) laag. Werkelijkheid is hoger
16. Door het tweerichtingenverkeer wordt het drukker op het lage deel van de Schietbergseweg

###### Verkeersveiligheid

17. Ongevalsrisico op de Schietbergseweg is al te hoog en neemt toe
18. Te groot verschil in snelheid van de verschillende weggebruikers op de Schietbergseweg
19. Verkeersveiligheid onder druk door te smalle rijbaan van de Schietbergseweg
20. Splitsing Schietbergseweg - Heuvenseweg wordt gevaarlijk/chaotisch/onveilig
21. Uitrijden van de inritten aan het hoge deel van de Schietbergseweg wordt gevaarlijker

###### Weginrichting

22. Onvoldoende aandacht voor (verkeers)veilige weginrichting op alle wegen in het gebied
23. Geen uitwijkmogelijkheden Schietbergseweg (door zachte berm)
24. Geen plaats op de Schietbergseweg voor voetgangers en fietsers

### Parkeren

25. Beperkt aantal beschikbare parkeerplaatsen in het gebied levert overlast op
26. Beperkte parkeergelegenheden (Natuurmonumenten) en invoering betaald parkeren werkt een inclusieve samenleving tegen
27. Er ontstaat parkeeroverlast bij de overige toegangswegen, bijvoorbeeld de Valkenbergerweg
28. Risico op oneigenlijk gebruik van een privaat parkeerterrein bij afsluitingslocatie Velp
29. Gebruik van parkeergelegenheid aan de Brandtorenweg/Signaal Imbos is onmisbaar
30. Geen noodzaak voor bereikbaarheid parkeerplaats Posbankpaviljoen, dus helemaal afsluiten

### Milieu

31. Geluidsoverlast van gemotoriseerd verkeer op de Schietbergseweg wordt onaanvaardbaar
32. Er komt lokaal extra druk en schade op reeds kwetsbare (heide)natuur langs het hoge deel van de Schietbergseweg
33. Overheid is verantwoordelijk voor het beter beschermen van de natuur
34. De genoemde stikstofreductie is onjuist

### Noodzaak maatregel

35. Onvoldoende bewijs dat maatregel verkeersveiligheid verbetert, daarom disproportioneel
36. Tijdsvenster van maatregel is disproportioneel in relatie tot vermeende overlast

### Procedure

37. Onvoldoende inspraak met belanghebbenden bij vaststelling huidig plan
38. Vastgestelde proeftermijn van 5 jaar in Omgevingsvisie niet nageleefd, nu voldongen besluit
39. Volgorde nemen maatregel en daarna wegaanpassing Schietbergseweg geeft onnodige (veiligheids)risico's

### **Suggesties en vragen van indieners**

In deze reactienota zijn de gronden van de zienswijzen behandeld. Er zijn door de indieners ook diverse vragen gesteld en suggesties gedaan. Deze behandelen wij persoonlijk met de indieners. Een paar voorbeelden van suggesties (en onze reactie erop) zijn hier weergegeven:

1. Zet in plaats van de afsluitingen in op het alleen maar toelaten van zero-emissie voertuigen;  
*Reactie: dit lijkt in eerste instantie een duurzame oplossing, echter de natuurverstoring door gemotoriseerd verkeer is breder dan alleen de uitstoot van de voertuigen. Bovendien willen we voor recreanten en natuurliefhebbers op de drukke momenten juist extra veiligheid, baat en comfort bieden om in rust van het mooie natuurgebied te kunnen genieten*
2. Stel tijdsvensters op één dag in voor de richtingen van verkeer op Schietbergseweg (bijvoorbeeld elk even uur omhoog en elk oneven uur omlaag);  
*Reactie: dit op het eerste oog innovatieve idee stuit helaas op praktische bezwaren, zoals het instellen en verandering van verkeersborden en navigatiediensten*
3. Maak fietspaden breder en kruisingen veiliger. Geef voorlichting over verkeersregels.  
*Reactie: dit zijn zaken waar wij ons als gemeente breed en maximaal voor inzetten*

#### 4. De reactienota in tabelvorm

Toegankelijkheid (modaliteit)		Indiener(s):	Reactie gemeente	Aanpassing VKB
1	De uitbreiding van geslotenverklaring in de nacht beperkt de vrijheid van fietsverkeer (forenzen en scholieren)	1	De wegen in het Natura2000-gebied zijn geen onderdeel van een fietsroute, of directe woon-werkverbinding. Er zijn veel hellingen (onaantrekkelijk voor fietsers), straatverlichting mag niet aanwezig zijn en natuurverstoring treedt op door fietsverlichting. Sowieso is fietsen in donkerte in dit gebied dus gevaarlijk en ongewenst. De verbindende woon-werk fietsroutes tussen de dorpen ligt langs de Arnhemsestraatweg en deze is rechtstreeks.	Nee
2	Uitzondering geslotenverklaring van snorfietsers is onlogisch en geeft handhavingsprobleem	9	<p>De snorfiets is een bromfiets in de zin van de WVV 1994, maar volgens artikel 2b RVV 1990 zijn de regels van het RVV 1990 betreffende fietsen en fietsers, in plaats van de regels betreffende bromfietsen en bromfietsers, mede van toepassing op snorfietsen en snorfietsers (tenzij anders in bepaald). De snorfietser valt dus ook onder artikel 5 RVV 1990 qua plaats op de weg. Het volgt dus automatisch uit wet- en regelgeving dat er bij een C1-bord met uitzondering van de fietser de snorfietser dus ook toegang heeft tot het gebied, omdat de snorfietser de regels van de fietser volgt (tenzij anders is bepaald).</p> <p>Sinds de helmplicht en de opkomt van allerlei soorten elektrische fietsen is het snorfietsgebruik in Nederland ingeperkt. Dit voertuigtype komt minder vaak voor en elektrificeert ook geleidelijk. De rij- en constructiesnelheid van snorfietsers maken ook dat deze passend is als langzaam vervoermiddel in het gebied. Bovendien mogen de elektrische varianten van snorfietsen ook volgens de wet- en regelgeving van onverplichte fietspaden gebruik maken en wordt daar in het gebied gebruik van gemaakt. Daarnaast is voor het weren van de extra categorie 'snorfietsers' op de wegen extra verkeersbepording nodig in de vorm van verkeersbord model C13. Dit is ook ongewenst.</p> <p>Tot slot ontstaat er ook geen handhavingsprobleem, want op de wegen kunnen handhavers op de venstertijden gewoon de snorfietsers met blauwe kentekenplaat negeren en brommers (en bijvoorbeeld quads) met gele brommerkentekenplaten waarschuwen of beboeten.</p>	Nee

3	Geslotenverklaring maakt bezoek met gemotoriseerd voertuig onmogelijk	20	<p>In het door de gemeenteraden vastgestelde Masterplan Welkom Veluwezoom (en eerder al de Omgevingsvisie Buitengebied) is gekozen om het gemotoriseerd verkeer verder terug te dringen in dit gebied van Nationaal Park Veluwezoom. In het verkeersbesluit staat een nadere toelichting hierop en zijn ook de weblinken van deze plannen te raadplegen voor meer informatie. Er blijven overigens alternatieven over voor het recreatieve natuurbezoek, bijvoorbeeld:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Op weekdagen en vakantiedagen buiten juli en augustus om is rijden nog mogelijk;</li> <li>2. Zo niet, dan is rijden nog mogelijk tot aan de parkeerplaatsen nabij de Posbank en het Rozendaalse Veld, waar vandaan recreatief natuurbezoek ook goed mogelijk is;</li> <li>3. Zo niet, dan is er overdags altijd gebiedstoegang met duurzame, lichte en langzame vervoermiddelen, of een grotere wandeling vanaf een parkeerplaats;</li> <li>4. Zo niet, dan zijn er in de omgeving en elders (op de Veluwe) nog voldoende mogelijkheden tot vergelijkbaar recreatief natuurbezoek.</li> </ol> <p>Hiertegenover staat dat door de geslotenverklaringen voor gemotoriseerd verkeer er voor andere groepen recreanten en natuurliefhebbers op de drukke momenten er juist extra veiligheid, baat en comfort is om (met een eventueel actief langzaam vervoermiddel) in rust van het mooie gebied te blijven genieten, of er sport te beoefenen.</p>	Nee
4	Speedpedelecs waren vanwege snelheid onlogisch	8	<p>Uiteraard kunnen 'gewone' fietsers en racefietsers bergafwaarts ook hoge snelheden halen, net als de speedpedelecs. Echter, op vlakke en andere wegen willen wij deze categorie niet toelaten in het gehele natuurgebied. Onder punt 8 in de motivatie van het verkeersbesluit is te lezen waarom. In de kern gaat het om: dit voornamelijk woonwerkverkeer past niet in het natuurgebied, de hogere snelheden leveren potentieel gevaar op voor andere recreanten en we willen toegang voor alle bromfietsers met gele kentekenplaten eenduidig verbieden door de hoge rij- en constructiesnelheden (bijvoorbeeld quads). Dit gebeurt in lijn met de doelstellingen uit de eerdere vastgestelde plannen om zo comfort te bieden aan langzaam en actief verkeer in het natuurgebied.</p>	Nee
5	Toegang veel verschillende verkeersmodaliteiten op Schietbergseweg zorgt voor onoverzichtelijke situaties	13	<p>Tot het voorjaar van 2021 reed het verkeer decennialang in twee richtingen over de Schietbergseweg en had het verkeer daar vrij doorgang en toermogelijkheden over de wegen door het gebied. Wat met het verkeersbesluit nu nieuw is, is dat de Schietbergseweg ten tijde van de afsluitingen een doodlopende weg wordt naar</p>	Nee*

			parkeerterrainen. Daarmee weren we dus ook de rondtoerende groepen auto's en motoren op de weg. Uit metingen blijkt dit een behoorlijk groot aandeel verkeer te zijn, wat dus alternatieven moet zoeken (auto's 33% en motoren 79%). Bovendien stellen we een verbod voor grote voertuigen in (vrachtwagens en bussen). Tot slot werkt de gemeente Rheden een plan uit voor een betere inrichting van de Schietbergseweg. Aanwonenden denken daarin mee en we kijken ook naar zichtverbeterende maatregelen.	
6	Afsluiting Signaal Imbos (Brandtoren) voor gemotoriseerd verkeer maakt rolstoelbezoek rustig heidegebied Rozendaalse Veld onmogelijk	12	Signaal Imbos is een weg tot diep in een gebied met kwetsbare natuur. Volgens provinciaal beleid (recreatiezonering) is het nodig om recreatie hier zoveel mogelijk te beperken. De gemeente onderschrijft dat streven. We vinden het inperken en weren van het gemotoriseerd verkeer ter plaatse daarom van grotere waarde, dan dat auto- of motorbezoekers hier dichtbij dit heidegebied kunnen rijden en parkeren. Bovendien verbeteren we hiermee de fietsveiligheid en -aantrekkelijkheid op het direct omliggende en doorlopende recreatieve fietsnetwerk. Er zijn meerdere grotere heidegebieden in de directe omgeving (of andere delen) van de Veluwe te bezoeken voor recreatief natuurbezoek, waarbij wel dichtbij met een motorvoertuig geparkeerd kan worden en de (fiets)paden met een rolstoel te berijden zijn.	Nee
<b>Toegankelijkheid (personen)</b>		<b>Indiener(s):</b>	<b>Reactie gemeente</b>	<b>Aanpassing VKB</b>
7	Geslotenverklaringen vormt extra vrijheidsbeperking	1	Zie reactie op grond 3.	Nee
8	Uitzonderingen op geslotenverklaring zijn complex voor bezoekers en handhavers	9	Uitgebreide participatie en afwegingen in gemeenteraad maken de uiteindelijk vastgestelde keuze voor de flexibele vorm van de geslotenverklaringen (met venstertijden). Ook de lokale situatie met enkele boswoningen in het gebied toegang voor GPK-houders maken dat er op de borden ook veel uitzonderingen nodig zijn. We maken de borden deels dynamisch en proberen in de uitvoering de teksten op onderborden zo minimaal mogelijk te houden. Alle uitzonderingen zijn uitgebreid met de politie afgestemd en worden handhaafbaar geacht.	Nee
9	Geslotenverklaring werkt een inclusieve samenleving tegen voor bijvoorbeeld ouderen en gezinnen met kinderen	20	Zie reactie op grond 3. Aanvulling: we spelen in op inclusie door gehandicaptenparkeerkaarthouders gelegenheid te bieden om nog van een speciaal voor hen ingericht gebied en parkeerplaats (De Driesprong) gebruik te blijven maken. Ook zijn er plannen in de maak (met subsidie) om personen 'boven' in het Posbankgebied te brengen en halen met duurzaam kleinschalig	Nee

			pendelvervoer, of vraagafhankelijk (openbaar) vervoer.	
10	Afsluiting Signaal Imbos (Brandtoren) betekent beperking voor mindervaliden, ouderen, leden en bezoekers van hobbyvereniging	2,3	De hobbyverenigingen op het Rozendaalse Veld moeten aan een reeks vergunningen en toestemmingen voldoen (Provincie, gemeentes). Als aan deze voorwaarden wordt voldaan en diegene die met een zwaar object dichtbij de Brandtoren moet kunnen parkeren, dan voorzien we met RVV-ontheffingverlening dat dit voor deze hobbyclubleden nog steeds mogelijk blijft. Zie ook bijlage 3 van het ontwerp-verkeersbesluit.	Nee*
11	Gebruik van de Beekhuizenseweg is als route onmisbaar voor leden en bezoekers van hobbyvereniging	3	Zie reactie op grond 10. Aanvulling: Mocht aan de voorwaarden voldaan worden en RVV-ontheffingverlening plaatsvinden, dan zal dit alleen worden toegestaan via de route vanuit Rheden en het Posbankpaviljoen. Dit zijn de wegvakken waar ook andere (GPK-houders) uitzonderingsgroepen rijden en dat maakt dit voorspelbaarder en beter handhaafbaar.	Nee*
<b>Verkeersdrukke / overlast</b>		<b>Indiener(s):</b>	<b>Reactie gemeente</b>	<b>Aanpassing VKB</b>
12	Onevenredige verdeling van verkeer op Schietbergseweg t.o.v. andere wegen in het gebied	6,8,14,15	Alle wegen in Posbankgebied zijn en blijven gecategoriseerd als erftoegangswegen (ETW). Op dit soort wegen geldt vanuit landelijke richtlijnen een voorkeurswaarde van maximaal 6.000 voertuigen per dag. De Schietbergseweg is inderdaad drukker dan de andere wegen richting Velp en De Steeg. Dit onderscheid kan en mag er ook zijn en is te verklaren doordat er aan en rondom de Schietbergseweg allerlei voorzieningen liggen, zoals natuureducatie, speelgelenheden, fietsverhuur, toeristeninformatiepunt en diverse (historische) horecavoorzieningen voor de bezoekers van het natuurgebied. Zowel bezoekers, sporters, als aanwonenden (of familie en vrienden van hen) maken daar dankbaar gebruik van. Uit metingen blijkt dat de Schietbergseweg gemiddeld 3x zo druk is als de andere wegen en dat op alle toegangswegen in het gebied de verkeersdrukke in de weekenden 50 tot 70% hoger ligt dan doordeweeks.	Nee
13	Verkeersconcentratie op Schietbergseweg wordt een knelpunt voor bereikbaarheid en aanrijtijden van hulpdiensten	13	Aangezien niet alleen maar het eenrichtingsverkeer op het hoge deel van de Schietbergseweg wordt opgeheven, maar dit gelijktijdig ook een doodlopende straat naar enkele parkeerterreinen wordt, schatten we in dat de verkeersconcentratie op de weg juist afneemt ten opzichte van de situatie van vóór 2021 (voordat het (tijdelijke) eenrichtingsverkeer werd ingesteld). Zie ook reactie op grond 16. Voor hulpdiensten worden daarom geen knelpunten verwacht en we hebben regelmatig overleg, waarin we dit met (werkelijk gemeten ritten) verkeersdata kunnen monitoren. Door de weggebruiker	Nee



			aan het begin van de Schietbergseweg te informeren over de beschikbaarheid van parkeergelegenheid, voorkomen we onnodig gebruik van de weg.	
14	De verkeersintensiteit op Schietbergseweg is al jaren te hoog (ook vóór uitbreken van coronapandemie)	10,13	We hebben beschikking over verkeersmetingen uit 2016 en 2020. Verder weten we in de periode 2015 t/m 2019 hoe vaak de overloopweide bij het bezoekerscentrum is gebruikt. Daar zaten inderdaad hele drukke dagen bij. Maar wat nu belangrijk is, is dat we met de uitvoering van de deelprojecten van het Masterplan de bezoekersstromen juist gaan spreiden. Het eerste concrete voorbeeld daarvan is Lammetjesdag 2024. Er is voor het eerst bewust gekozen om dit niet meer bij de schaapskooi te doen en daarmee al het verkeer naar het bezoekerscentrum te trekken. De dag is in het centrum van Rheden gehouden en <a href="#">goed verlopen</a> .	Nee*
15	Genoemde verkeersdrukke op de Schietbergseweg is (te) laag. Deze is in werkelijkheid hoger	14,18	We hebben diverse metingen en onderzoeken uitgevoerd en kennen daarmee de verkeersdata. De gehanteerde cijfers komen voort uit deze beschikbare data. Zie ook reacties op gronden 12 t/m 14 en 16.	Nee
16	Door het tweerichtingenverkeer wordt het drukker op het lage deel van de Schietbergseweg	8,13,15,18	Aangezien het opheffen van het eenrichtingsverkeer onlosmakelijk verbonden is met het instellen van de geslotenverklaringen (feitelijk: het maken van een doodlopende weg), zal de verkeersdrukke op zowel het hoog- als laaggelegen weggedeelte van de Schietbergseweg op drukke dagen beperkt zijn. Dit komt omdat de weg bijna alleen nog maar gebruikt kan worden door verkeer van en naar de parkeerplaatsen. Omdat bekend is hoeveel parkeerplaatsen er zijn en wat de gemiddelde parkeerduur op deze locaties is, is een goede inschatting te maken van de te verwachten hoeveelheid verkeer. Door de weggebruiker aan het begin van de Schietbergseweg daarnaast te informeren over de het aantal vrije parkeerplaatsen, wordt onnodig heen en weer rijden bovendien voorkomen. Ondanks dat verkeer weer in twee richtingen wordt toegelaten op het hooggelegen deel, wordt met het verkeersbesluit er een verkeersafname verwacht ten opzichte van de tweerichtingssituatie tot het voorjaar van 2021 (naar schatting op het hooggelegen deel -43% verkeer en op het laaggeleden deel -19% verkeer). De maatregel met eenrichtingsverkeer betrof overigens een tijdelijke maatregel en dit is bekrachtigd in een advies van de Commissie Bezwaarschriften in 2022. Zie verder de toelichting onder punt 4 van de motiveringen in het verkeersbesluit en punt 8 van de aanvullende motivering in het verkeersbesluit.	Nee

			<p>Ook gaan we nog meten in en om het Posbankgebied voor de verkeersbewegingen, de parkeerdrukke en het verkeersgeluid. Het beschouwen en analyseren van de data is altijd een uitgebreidere studie. Bij het meten richten we ons al op de échte drukke dagen en bij het analyseren van toekomstige verkeersdrukke gaan we al uit van 'worst-case' scenario's, bijvoorbeeld dat parkeerterreinen op een groot deel van de dag 100% bezet zijn, terwijl dat in werkelijkheid niet altijd het geval is.</p> <p>Zie verder de toelichting onder punt 4 van de motiveringen in het verkeersbesluit en punt 8 van de aanvullende motivering in het verkeersbesluit.</p>	
<b>Verkeersveiligheid</b>		<b>Indiener(s):</b>	<b>Reactie gemeente</b>	<b>Aanpassing VKB</b>
<b>17</b>	Ongevalsrisico op de Schietbergseweg is al te hoog en neemt toe	6,11,18	Uit verkeersveiligheidscijfers (bron ViaStat) blijkt dat het aantal ongevallen op de Schietbergseweg erg laag is. In het gebied is er alleen een ongevallenconcentratie geregistreerd op de weg Bovenallee (met hoog aandeel motorrijders als betrokken partij). Er is dus geen sprake van een (te) hoog ongevalsrisico.	Nee
<b>18</b>	Te groot verschil in snelheid van de verschillende weggebruikers op de Schietbergseweg	4,8,11,15,18	Het hoogteverloop van de weg maakt het een feit dat er snelheidsverschillen zijn. Het tweerichtingsverkeer leidt niet automatisch tot ongevallen. Bij drukke in tegengestelde richting zal de verkeerssnelheid juist afnemen, want weggebruikers zullen meer op elkaar moeten letten en elkaar de ruimte moeten geven. Ook verbieden we grote voertuigen en wordt de weg anders ingericht.	Nee
<b>19</b>	Verkeersveiligheid onder druk door te smalle rijbaan van de Schietbergseweg	4,8,11,14,15,18	Zie reacties op gronden 5, 17 en 18. Aanvulling: We verwachten geen problemen hiermee en brengen de situatie weer terug naar hoe deze was tot het voorjaar van 2021. We stellen daarbij ook een nieuw verbod in voor grote voertuigen (vrachtwagens en bussen) en we werken aan het plan voor een betere inrichting van deze weg. Aanwonenden denken daarin mee en we kijken ook naar zichtverbeterende maatregelen.	Nee*
<b>20</b>	Splitsing Schietbergseweg - Heuvenseweg wordt gevaarlijk/chaotisch/onveilig	10,13,21	Zie reactie op grond 19 (en doorverwijzingen).	Nee*
<b>21</b>	Uitrijden van de inritten aan het hoge deel van de Schietbergseweg wordt gevaarlijker	10	Zie reactie op grond 19 (en doorverwijzingen). Aanvulling: De toegangen aan de oostkant van de Schietbergseweg liggen wat verscholen en worden geflankeerd door bomen. Wij nemen deze situatie mee in het inrichtingsplan voor de weg en kijken of er eventueel zichtverbeterende maatregelen mogelijk zijn.	Nee*

Weginrichting		Indiener(s):	Reactie gemeente	Aanpassing VKB
22	Onvoldoende aandacht voor (verkeers)veilige weginrichting op alle wegen in het gebied	20	<p>In het verkeersbesluit nemen we de volgende maatregelen mee voor verkeersveiligheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- We laten fietsers niet meer in donkerte op de onverlichte en bochtige wegen met veel wild fietsen;</li> <li>- We halen de grootste pieken aan verkeersdrukke eruit en maken het rondtoeren (vaak met hogere snelheden (en op de Bovenallee met helaas veel geregistreerde motorongevallen)) van groepen auto's en motoren onmogelijk. Uit een kentekenonderzoek bleek dat sommige voertuigen daadwerkelijk tot 4 á 5 keer het natuurgebied in en uitreden op 1 dagdeel;</li> <li>- We gaan aan het begin en op termijn eventueel zoekverkeer inperken (door bezoekerscampagnes en een PRIS);</li> <li>- We zorgen er bij parkeerplaats Beekhuizen bij Velp voor dat alle gemotoriseerde verkeer het onoverzichtelijke tweerichtingen fietspad niet meer hoeft te kruisen;</li> <li>- We kondigen in het besluit aan dat er nog aanvullende verkeersbesluiten worden genomen, waaronder een voor veiligere verkeerstromen rondom het natuurtransferium bij de Heuvenseweg en een waarin de snelheidsregimes in het Posbankgebied (momenteel 50km/h-zone) aan de orde komen.</li> </ul> <p>Hiernaast werken we nog aan diverse deelprojecten van het Masterplan Welkom Veluwzoom voor veiligere weginrichtingen of sturing van verkeer.</p>	Nee*
23	Geen uitwijkmogelijkheden Schietbergseweg (door zachte berm)	8,11,14	Afgelopen jaar zijn de bermen al gedeeltelijk hersteld en we controleren deze bermen ook nog voordat het tweerichtingsverkeer van kracht wordt.	Nee*
24	Geen plaats op de Schietbergseweg voor voetgangers en fietsers	13	De weg betreft een ETW. Op dit soort wegen is er in beginsel geen scheiding van langzaam en snel verkeer. Fietsers maken dus gebruik van de rijbaan. Bij het herinrichtingsplan voor de weg kijken we of we de positie van de fietser op de weg beter en veiliger kunnen krijgen. Zie ook reactie op grond 12.	Nee*
Parkeren		Indiener(s):	Reactie gemeente	Aanpassing VKB
25	Beperkt aantal beschikbare parkeerplaatsen in het gebied levert overlast op	8, 20	Het aantal parkeerplaatsen in het gebied blijft gelijk. Alleen tijdens de realisatiefase zal dit tijdelijk minder zijn. Om zicht te hebben of de effecten hebben we parkeermetingen gedaan in drukke weekenden (2023). Daaruit blijkt dat veel parkeerterrein in het	Nee*

			natuurgebied zelf wel behoorlijk vol of erg vol zijn, maar dat op de parkeerterreinen en de wegen bij de randen van het natuurgebied de parkeerbezetting laag tot nihil is. Tegelijkertijd blijven we de situatie monitoren met nieuwe metingen zodat we kunnen bijsturen als zich ongewenste effecten voordoen. Daarnaast gaan we een campagne uitvoeren met een groot pakket aan maatregelen om bezoekers te informeren en sturen.	
26	Beperkte parkeergelegenheden (Natuurmonumenten) en invoering betaald parkeren werkt een inclusieve samenleving tegen	20	Het parkeerbeleid van Natuurmonumenten valt buiten dit verkeersbesluit. Het is een algemene trend in Nederland dat er op steeds meer plekken bij natuurgebieden een bijdrage gevraagd wordt voor het parkeren. Dit is enerzijds om overlast (ook voor bezoekers zelf) tegen te gaan en mensen te bewegen om van andere vervoersmodaliteiten gebruik te maken, zoals te fiets of met het (vraagafhankelijk) (openbaar) vervoer. Of dit een inclusieve samenleving tegenwerkt is maar de vraag, want er blijven alternatieven (zie reactie op grond 3) en de kwaliteitsbeleving van de bezoekers (en de staat van de natuur) kan met de parkeermaatregelen verbeterd worden.	Nee
27	Er ontstaat parkeeroverlast bij de overige toegangswegen, bijvoorbeeld de Valkenbergerweg	14	Zie reactie op grond 25. Aanvulling: Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat op de Valkenbergerweg in de drukke weekenden maar tot zo'n 20% van de parkeercapaciteit gebruikt wordt.	Nee*
28	Risico op oneigenlijk gebruik van een privaat parkeerterrein bij afsluitingslocatie Velp	19	We hebben deze situatie naar aanleiding van de zienswijze ter plekke en uitvoerig bekeken. Daarbij is op meerdere nabije locaties gekeken voor een eventuele alternatieve afsluitingslocatie. Deze is uiteindelijk niet uitvoerbaar gebleken met name door stikstofrestricties in dit Natura2000-gebied en lokale grondposities. De toegang naar het private terrein betreft ook grondeigendom van de gemeente Rheden. We treden met indiener in overleg voor mogelijke aanverwante maatregelen.	Nee*
29	Gebruik van parkeergelegenheid aan de Brandtorenweg/Signaal Imbos is onmisbaar	3,5	Zie reacties op gronden 3 en 6.	Nee
30	Geen noodzaak voor bereikbaarheid parkeerplaats Posbankpaviljoen, dus helemaal afsluiten	15	De gemeenteraden hebben het Masterplan Welkom Veluwezoom met uitvoeringsprogramma vastgesteld en de keuze gemaakt om de parkeerplaats bij de Posbank 'boven' bereikbaar te houden voor gemotoriseerd verkeer (en vanwege inclusie ook nog een speciaal ingericht gebied en parkeerplaats De Driesprong voor gehandicaptenparkeerkaarthouders). Hiervan kan niet zomaar afgeweken worden en er	Nee

		spelen daarbij ook diverse belangen van de bezoekers, uitbater en terreineigenaren.		
<b>Milieu</b>		<b>Indiener(s):</b>	<b>Reactie gemeente</b>	<b>Aanpassing VKB</b>
<b>31</b>	Geluidsoverlast van gemotoriseerd verkeer op de Schietbergseweg wordt onaanvaardbaar	6,10,13	Doordat we de afsluitingen juist op drukke dagen instellen, zullen de pieken van het verkeerslawaaï afnemen. Uit de <a href="#">peiling</a> (o.a. hoofdstuk 4.4) bij het Masterplan Welkom Veluwezoom blijkt dat de groepen van motoren en auto's de meeste geluidsoverlast geven. Dit zijn vooral degene die alleen door het gebied toeren. Uit kentekenonderzoek op enkele drukke weekenddagen in 2021 blijkt dat dit om 79% van de motoren gaat en 33% van de auto's. Zie aanvullend de reacties op gronden 12, 13 en 16.	Nee
<b>32</b>	Er komt lokaal extra druk en schade op reeds kwetsbare (heide)natuur langs het hoge deel van de Schietbergseweg	6,8,14,15	Kijkend naar het wegennet in dit totale Natura2000-gebied, dan gaan daar de hoeveelheid verkeersbewegingen door de geslotenverklaringen (flink) afnemen. We hebben de maatregelen uit dit verkeersbesluit hard nodig om de druk op de inderdaad kwetsbare natuur te verlichten. Het gaat overigens ook om het inperken van andere natuurverstoringen, zoals verstoringen van fauna.	Nee
<b>33</b>	Overheid is verantwoordelijk voor beter beschermen van de natuur	6,13	Dit klopt. Een voorbeeld daarvan is de Gelderse Maatregelen Stikstof Gebiedsaanpak. Dit is een basis waarop wij ook ons beleid, programma's en projecten uitvoeren.	Nee
<b>34</b>	De genoemde stikstofreductie is onjuist	8,15	Bijlage 2 van het verkeersbesluit betreft een schatting van de afname in stikstofdepositie en CO2 en op het tweede blad zijn de (reken)bronnen weergegeven. Uiteraard gaat het om aannames en dat kan ook niet anders. We hebben de aannames ons inziens niet te ruim genomen. Zo staat bijvoorbeeld onderaan op de eerste pagina ook vermeld, dat we de verkeersafname op een lange weg diep in het natuurgebied (welke we permanent gaan afsluiten voor gemotoriseerd verkeer) niet in de berekening hebben meegenomen. Wij zijn van mening dat de tabel weldegelijk een goede grove weergave is van wat er kan veranderen. Dit is ook gebaseerd op verkeerstellingen en kentekenonderzoek.	Nee
<b>Noodzaak maatregel</b>		<b>Indiener(s):</b>	<b>Reactie gemeente</b>	<b>Aanpassing VKB</b>
<b>35</b>	Onvoldoende bewijs dat maatregelen de verkeersveiligheid verbeteren, daarom disproportioneel	1	Uit vaste rechtspraak volgt dat het bestuursorgaan bij een verkeersbesluit vaststelt welke verkeersbelangen in welke mate naar zijn oordeel bij het besluit betrokken moeten worden en dient het die belangen tegen elkaar af te wegen. Daarbij komt het bestuursorgaan beleidsruimte toe. Uit vaste rechtspraak (zie bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 12 december 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BY5894) volgt verder dat het bestuursorgaan niet de absolute noodzaak van een verkeersbesluit hoeft	Nee

			aan te tonen. Voldoende is dat met het verkeersbesluit de eraan ten grondslag gelegde belangen, bedoeld in artikel 2, eerste en tweede lid, van de WVV 1994 worden gediend en dat inzichtelijk is gemaakt op welke wijze deze belangen tegen elkaar zijn afgewogen.	
36	Tijdsvenster van maatregel is disproportioneel in relatie tot vermeende overlast	20	Uit verkeerstellingen blijkt dat het in de weekenden en zomermaanden 50 tot 70% drukker is dan doordeweeks met gemotoriseerd verkeer. Uit peilingen blijkt dat er veel overlast wordt ervaren van (groepen) auto's en motoren die (een of meerdere) toerrondes door het gebied rijden. Dit willen we tegengaan met de afsluitingen en andere deelprojecten uit het vastgestelde Masterplan Veluwezoom met als doel een betere balans tussen natuur, recreatie en verkeer.	Nee
<b>Procedure</b>		<b>Indiener(s):</b>	<b>Reactie gemeente</b>	<b>Aanpassing VKB</b>
37	Onvoldoende inspraak met belanghebbenden bij vaststelling huidig plan	10,13	Er is een uitgebreid participatietraject doorlopen vanaf de totstandkoming van de plannen tot uitwerking van de deelprojecten. Onder kop 'Overleg' in het verkeersbesluit is daarvan een overzicht opgenomen.	Nee
38	Vastgestelde proeftermijn van 5 jaar in Omgevingsvisie niet nageleefd, nu voldongen besluit	12	De nieuwere door de gemeenteraden vastgestelde plannen zijn een vervolg op en 'overrulen' de zaken uit eerdere plannen. Met het Masterplan zetten we ook zwaar in op verkeersmonitoring en daarvoor zijn al vele metingen gedaan.	Nee
39	Volgorde nemen maatregel en daarna wegaanpassing Schietbergseweg geeft onnodige (veiligheids)risico's	8,15	<p>Het verkeersbesluit betreft de juridische aanpassing van verkeersregimes en -regels voor weggebruikers. (Her)inrichting van wegen maakt daar niet <i>direct</i> een onderdeel van uit. Uiteraard heeft de gemeente Rheden als wegbeheerder ook een rol om haar wegen zo goed en veilig mogelijk ingericht te hebben (en houden). Voor de Schietbergseweg doen we dat door de pieken van verkeersdruk te juist te doen afvlakken en de risico's goed in te schatten en te kunnen handelen met extra maatregelen als dat nodig is. Bovendien sorteren we voor op de veranderingen voor weggebruikers, die met dit verkeersbesluit gepaard gaan. Zo hebben we een uitgebreid pakket aan voorbereidings-, participatie- en communicatiemaatregel om de weggebruikers en bezoekers in het gebied te informeren en (bij) te sturen. Zie ook reactie op grond 19 (en doorverwijzingen).</p> <p>Tot slot de opmerking dat weggebruikers zelf ook (wellicht de grootste) verantwoordelijkheid hebben door zich aan de wetten en regels in het verkeer te houden, met als belangrijke basis <a href="#">artikel 5 en 5a</a> van de WVV 1994.</p>	Nee

## 6. Conclusie

Het verkeersbesluit Geslotenverklaringen (venstertijden) Posbankgebied is nodig voor het creëren van een betere bezoekersspreiding in en om het meest drukke deel van Nationaal Park Veluwezoom; het Posbankgebied. Daarmee scheppen we de voorwaarde voor een prettigere, schonere en veiligere situatie voor zowel mens (bezoeker en omwonende) als natuur (plant en dier). Begin 2023 ondertekenden gemeente Rheden, gemeente Rozendaal en Natuurmonumenten een samenwerkingsovereenkomst hiervoor.

### **Zienswijzen afgewogen en beschouwd**

Het college heeft diverse reacties ontvangen op het ontwerp-verkeersbesluit voor de geslotenverklaringen (met venstertijden) in het Posbankgebied. Wij danken de indieners daarvoor. Met deze reactienota hopen wij inzicht te hebben gegeven in de beschouwing, extra informatie en duidelijkheid van het verkeersbesluit. We koppelen de vraag-, aandachts- en bespreekpunten nog terug aan een deel van de zienswijze-indieners en treden met hen in overleg. Daarbij trekken we tot slot de volgende conclusie.

**Conclusie:** het voorgenomen verkeersbesluit blijft gehandhaafd.

**Kern:** Het belang om de druk op de natuur in Nationaal Park Veluwezoom (Natura2000-gebied) in te perken én het belang om recreatie en verblijf in en om het Posbankgebied veiliger en leefbaarder te maken en te verduurzamen, wegen voor het college zwaarder dan de dagelijkse mogelijkheid om de wegen in het onderhavige gebied met een gemotoriseerd voertuig te kunnen betreden.