# Nota van beantwoording inspraak- en overlegreacties voorontwerpbestemmingsplan Reconstructie N417

## 1 Overleg

Ingevolge artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening hebben burgemeester en wethouders overleg gepleegd met besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan en de vergunning in het geding zijn.

Van de volgende instanties is een vooroverleg reactie ontvangen:

1. Provincie Noord–Holland

## 2 Inspraak

Tevens heeft het voorontwerpbestemmingsplan vanaf 23 januari 2015 gedurende zes weken ter inzage gelegen, waarbij een ieder op het plan kon inspreken. Er zijn 14 inspraakreacties ontvangen. De Wet bescherming persoonsgegevens laat niet toe dat de persoonsgegevens van de indieners van een inspraakreactie langs elektronische weg openbaar worden gemaakt. Om die reden zijn de door particulieren ingediende inspraakreacties in deze nota geanonimiseerd. Iedere particulier heeft een reclamantnummer gekregen. Reclamanten krijgen de nota toegestuurd, waarbij ook wordt aangegeven onder welk reclamantnummer zijn of haar zienswijze is behandeld. De inspraakreacties, die op de lijst van ingekomen brieven aan de gemeenteraad staan, zijn voor de raadsleden beschikbaar bij de Griffie (leeskamer raadsleden).

Hieronder volgt per overleg- en inspraakreactie een samenvatting en de beantwoording.

---

**Ad 1. Provincie Noord–Holland**

De provincie Noord–Holland constateert dat de volgende provinciale belangen, verankerd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (hierna PRV) aan de orde zijn:

1. *Verstedelijking in het landelijk gebied. (artikel 14 en 15 PRV):*
   *Aanbevolen wordt om de bochten in het fietspad geleidelijk te laten verlopen, zodat het fietspad een soort 'parkway' wordt.*
   *Aanbevolen wordt de verlichting langs het fietspad bij voorkeur uit te voeren als ledverlichting, die naar beneden schijnt en zo min mogelijk lichtverstoring geeft naar de omgeving.*
   Reactie gemeente: Het tracé van het fietspad is zo gekozen dat, binnen de bestaande richtlijnen die gelden voor (brom-)fietspaden, zoveel mogelijk dikke, inheemse of beeldbepalende bomen kunnen worden gespaard. In de huidige situatie meandert een deel van het pad, dat al aan de westzijde van de N417 achter de bomen ligt, ook op deze wijze tussen de bomen door.
   In de keuze voor de toe te passen lichtmasten en armaturen wordt rekening gehouden met de mogelijke effecten op de omgeving.
   Deze vooroverleg reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

2. *Aardkundig waardevol gebied (artikel 8 PRV) .*
   *In paragraaf 5.5 wordt het aardkundig waardevol gebied niet genoemd en lijkt het of de twee aanduidingen, aardkundig monument en aardkundig waardevol, met elkaar worden gelijkgeschaard. Het verzoek is om de toelichting te verhelderen op dit onderdeel aangezien het aardkundig monument en het aardkundig waardevol gebied twee aparte regimes zijn, respectievelijk verordend in de Provinciale Milieuverordening en de Provinciale Ruimtelijke Verordening.*
   Reactie gemeente: De reactie is terecht en de twee regimes worden in de toelichting verhelderd in paragraaf 5.5.

3. *Artikel 19 van de verordening: de Ecologische Hoofdstructuur*
   *Er wordt slechts een algemene beschrijving van de aanwezige ecologische waarden*

*opgenomen en er wordt aangegeven dat dit financieel wordt gecompenseerd. Het verzoek is een goede onderbouwing te geven om inzichtelijk te maken dat wordt voldaan aan de verordening.*
*Het verzoek is om te refereren naar de nieuwe Uitvoeringsregeling Natuurcompensatie in plaats van de Beleidsregel Natuur en Recreatie.*
Reactie gemeente: De reactie is terecht. De onderbouwing wordt nader toegelicht en de toelichting wordt aangepast aan de nieuwe Uitvoeringsregeling Natuurcompensatie in paragraaf 5.7.1.

4. *Provinciale Milieu Verordening: aardkundig monument*
*Mogelijk is ontheffing van de Provinciale Milieuverordening nodig voor de werkzaamheden. Hiervoor is ambtelijk vooroverleg nodig.*
Reactie gemeente: De reactie is terecht. Er is in juli 2015 ambtelijk vooroverleg gepleegd en er is besloten om een ontheffing van de Provinciale Milieuverordening aan te vragen. De ontheffing is in september 2015 aangevraagd.

5. *Natuurbeschermingswet 1998*
*Het verzoek is om het plan opnieuw voor te leggen voor beoordeling om na te gaan of de huidige vergunning nog voldoet of moet worden aangepast.*
*In paragraaf 4.2 wordt verwezen naar de PRVS. Het verzoek is te verwijzen naar de Provinciale Ruimtelijk Verordening die op 3 februari 2014 is vastgesteld. Deze verordening kent geen ontheffingssystematiek meer, maar werkt met afwijkingsregels. Het verzoek is om de toelichting aan te passen.*
Reactie gemeente: De reactie is terecht. In augustus is in overleg met Provincie Noord-Holland besloten dat de huidige vergunning voldoet en niet hoeft te worden aangepast. De toelichting in paragraaf 4.2 wordt zoals verzocht aangepast.

---

**Ad 2. Reclamant 1**

6. *Reclamant stelt dat de beschreven historie haaks staat op zijn herinnering.*
Reactie gemeente: Zoals reclamant ook zelf aangeeft, is dit voor de planvorming niet van belang. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

7. *De bijgevoegde tekening suggereert, dat er over een gekromde stoeprand moet worden gereden. Het verzoek is om figuur 1.1 aan te passen.*
Reactie gemeente: Dit is een feitelijke maatregel in de realisering van het project. In de verdere uitwerking van het project wordt dit aangepast. Planologisch gezien is dit echter niet relevant. Deze inspraakreactie leidt daarom niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

---

**Ad 3. Reclamant 2**

8. *Reclamant heeft bezwaren tegen de reconstructie, aangezien dit indruist tegen alle voornemens in het nieuwe bestemmingsplan 2013 om het 'wonen in het groen' te handhaven.*
Reactie gemeente: Bij elke nieuwe (planologische) ontwikkeling vindt een nieuwe ruimtelijke afweging plaats. De bestemming Wonen in het groen van de woning van reclamant blijft met dit bestemmingsplan gehandhaafd. De inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

9. *Reclamant is van mening dat het 'landelijk en toeristisch' karakter van de weg verloren gaat.*
Reactie gemeente: De N417 is een gebiedsontsluitingsweg met een belangrijke regionale functie. De weg heeft geen toeristische functie en het groene karakter van de

weg wordt juist versterkt doordat de weg (rijbaan inclusief fietspaden) visueel wordt versmald. Een deel van het huidige westelijke fietspad ligt al achter de bomen en feitelijk wordt alleen een derde van het huidige fietspad verlegd. Doordat de weg visueel smaller wordt en de laanstructuur vrijwel geheel in tact blijft wordt de inpassing vanuit landschappelijk perspectief juist beter dan in de huidige situatie. De inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

10. *Reclamant vreest extra hard rijden door de verbreding van de weg ondanks het 60 km/uur regime en plateaus. Er blijft bovendien geen ruimte over voor een voetpad aan de oostkant.*
    Reactie gemeente: In de huidige situatie is een enkele as-streep aanwezig, in de nieuwe situatie een dubbele as-streep. De praktijk leert dat bestuurders minder snel geneigd zijn een dubbele streep te passeren. De grasbetonblokken in de berm zijn na enige tijd begroeid en niet meer zichtbaar. Deze worden aangelegd puur voor het uitwijken van het verkeer, zodat men niet meteen wegzakt in de berm. Visueel wordt de weg dus versmald waarbij de totale verhardingsbreedte (weg en fietspaden) aanzienlijk vermindert, wat naar verwachting zal leiden tot een minder hoge snelheid. Het omzetten van een gebiedsontsluitingsweg (met een toekomstige snelheid van 60 km/uur) naar een erftoegangsweg (60 km/uur) heeft voor de snelheid van het verkeer op deze weg geen voordelen. Er is ruimte voor een smal wandelpad van enkele tegels, maar deze wordt niet aangelegd. Dit is conform de provinciale policy. Het aanleggen van een trottoir direct grenzend aan de weg voor bewoners en bezoekers zodat men de N417 niet over hoeft te steken is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst omdat deze voorziening dan, net zoals in de huidige situatie, binnen de “uitwijkruimte” van het gemotoriseerd verkeer blijft liggen. Ook werkt het aanleggen van een voetpad een oneigenlijk gebruik van het pad door fietsers in de hand, zij zullen dan vaak geneigd zijn om de N417 niet op de locaties over te steken waar dit veilig geregeld is, maar schuin over de N417 vanaf dit trottoir naar de doorsteken aan de westzijde van de weg. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingplan.

11. *Reclamant meent dat verdroging in de hand wordt gewerkt door de toename van de hoeveelheid water dat afgevoerd moet worden via het rioolstelstelsel. Extra waterberging lokaal zou hierin tegemoet moeten komen.*
    Reactie gemeente: In de huidige situatie wordt het regenwater opgevangen in een riool op de locaties waar het fietspad direct grenst aan de weg. In de nieuwe situatie wordt het water juist direct in de grond opgenomen, omdat er geen verhoogd fietspad meer aanwezig is. De noodzaak voor extra waterberging is dus niet aanwezig. De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

12. *Reclamant meent dat de snelheid beperkende maatregelen onvoldoende zijn en stelt voor om een bocht in oostelijke richting in de weg aan te brengen ter hoogte van de uitrit van het conferentiecentrum Hoorneboeg.*
    Reactie gemeente: Het is moeilijk om op een kaarsrechte weg als de N417 fysiek de gewenste snelheid af te dwingen. Door de weg echter zo vorm te geven dat gebruikers weten welk gedrag van hen wordt verwacht, is de kans op naleving van de wettelijke snelheid het grootst. Door een duidelijk inhaalverbod zal de meerderheid van de bestuurders die zich wel aan de snelheid houden ook de snelheid bepalen van degenen die achter hen rijden. De plateaus, borden en visuele versmalling van het profiel onderschrijven de maximale snelheid van 60 km/uur. De inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingplan.

13. *Reclamant meent dat het landelijke beleid om 2-richting fietspad aan te leggen achterhaald is en moet worden herzien. Reclamant voorziet problemen bij uitritten waar de bewoners op 2 wegen moeten gaan letten, vooral bij het inrijden van de uitrit vanaf de weg (de fietsers rijden achter de bomen).*
    Reactie gemeente: Ten opzichte van de huidige situatie is het aanleggen van een in

twee richtingen bereden fietspad veiliger. In de huidige situatie is er geen uitwijkmogelijkheid voor zowel het gemotoriseerd verkeer als het langzaam verkeer. Tevens is er op de N417 een duidelijke spitsrichting qua verkeersaanbod, in de ochtend fietst het grootste deel in noordelijke richting en in de middag richting het zuiden. Het fietspad wordt volgens de landelijke richtlijnen aangelegd, waarbij de breedte de meest optimale afmeting krijgt van 3,5 meter. Overigens ligt op het zuidelijke deel van de N417 aan de westzijde al een in twee richtingen bereden fietspad en ook langs de Noodweg is een in twee richtingen bereden fietspad aanwezig. Dit heeft tot op heden nooit tot problemen (ongevallen) geleid. Verder spreekt voor zich dat gebruikers rekening met elkaar dienen te houden zoals in het verkeer altijd het geval is. Door een opstelplaats te maken tussen het fietspad en de rijbaan kunnen automobilisten zich concentreren op één doelgroep per keer. In de huidige situatie dient men juist rekening te houden met én fietsers én het gemotoriseerd verkeer. De uitritten zijn zo vormgegeven dat er voldoende uitzicht is naar beide zijden. Mocht na realisatie blijken dat er toch nog een bosschage of iets dergelijks het zicht beperkt dan zal dit in overleg met de betrokken eigenaar worden aangepast. In de feitelijke uitwerking van de planvorming zal worden gezorgd voor voldoende zicht op het fietspad. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

14. *Reclamant geeft aan dat het fietspad aan de westzijde zorgt voor vier extra onveilige oversteken. Daarbij is het merkwaardig dat er geen aansluiting is gezocht bij het bestaande twee-richtingen fietspad in Hollandse Rading dat aan de oostzijde ligt.*
    Reactie gemeente: Vanuit ruimtelijke, planologische en financiële redenen is gekozen voor het aanleggen en verbreden van het fietspad aan de westzijde van de N417. Voor een groot deel ligt het fietspad daar al los van de weg en er hoeft minder grond te worden verworven. Voor fietsers in zuidelijke richting komen er geen extra oversteken bij. Voor fietsers in noordelijke richting komen er per saldo inderdaad meer oversteken bij. Deze zullen zodanig worden vormgegeven dat deze veilig zijn. Een voorbeeld hiervan is dat fietsers bij de verkeerslichten in Hollandsche Rading slechts één keer voor rood licht hoeven te wachten indien zij vanuit zuidelijke richting van het oostelijke fietspad naar het westelijke fietspad willen oversteken. Tevens wordt de oversteek bij de rotonde Noodweg voorzien van extra markering en bebording om deze ook tijdens filevorming op de weg vrij te houden van gemotoriseerd verkeer. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

15. *Reclamant geeft aan dat de tekeningen niet volledig zijn met betrekking tot de bomen die moeten worden gekapt, de carport bij Utrechtseweg (..), het elektriciteitshuis tegenover landgoed "de Uitwyck" en de aansluiting van het fietspad bij en over het ecoduct. Hierdoor ontstaat een verkeerd beeld over de hoeveelheid bomen die moeten worden gekapt en over de kosten die met het project zijn gemoeid.*
    Reactie gemeente: Dit zijn zaken die niet middels een bestemmingsplanwijziging worden geregeld. Alle te kappen bomen zijn aangegeven op de ontwerptekening. De aansluiting van het fietspad over het ecoduct op het nieuwe fietspad langs de N417 is niet opgenomen in het bestemmingsplan omdat er geen overlap zit tussen dit bestemmingsplan en het vigerend bestemmingsplan voor het ecoduct. In het onderliggend verkeerstechnisch ontwerp sluiten deze paden uiteraard wel aan. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

16. *Reclamant geeft aan dat, ondanks dat er slimme led-verlichting aan de buitenzijde wordt geplaatst, dit alsnog verstrooiing geeft gezien de hoge palen. Het voorstel is om de verlichting op lage palen te plaatsen zodat er nog minder hinder voor mens en dier ontstaat.*
    Reactie gemeente: Er zal verlichting worden geplaatst die zorgt voor een goed zicht op het fietspad en een zo klein mogelijke verstrooiing voor de omgeving. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

17. *Reclamant betreurt het dat er geen communicatie is met aanwonenden over bovenstaande onderwerpen.*
    Reactie gemeente: Vanaf 2008 is er regelmatig overleg geweest vanuit de provincie met aanwonenden en belanghebbenden. Dit zowel in de vorm van informatieavonden, presentaties bij bewonersvereniging Utrechtseweg als keukentafelgesprekken. Tijdens de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan is een informatieavond georganiseerd. Voor zover mogelijk zijn suggesties van de bewoners in het plan verwerkt. Het standpunt dat geen communicatie heeft plaatsgevonden wordt dan ook niet gedeeld. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

---

**Ad 4. Reclamant 3**

18. *Reclamant geeft aan dat de toegang tot de percelen 125 tot en met 141 met het plan wordt bemoeilijkt. Het voorstel is om het huidige fietspad aan de oostzijde tussen de Huydecopersweg en de Maartensdijkseweg te handhaven en de bestemming voetpad te geven. Een andere mogelijkheid is om de bestaande Oost en West fietspaden tussen de Huydecopersweg en de Maartensdijkseweg te handhaven en voor de fietsers vanuit de richting Hollandsche Rading de oversteek naar de westzijde bij de kruising Hoorneboeglaan en Utrechtseweg te maken, waarmee de ingewikkelde oversteek ter hoogte van de Maartensdijkseweg kan vervallen. Een derde mogelijkheid is uit veiligheidsoverwegingen af te zien van de reconstructie van de fietspaden en uitsluitend de autoweg tussen de Hoorneboegseweg en de rotonde bij de Noodweg te vernieuwen.*
    Reactie gemeente: De feitelijke situatie voor het oversteken van de N417 verandert niet. De doorsteek vanaf de rijbaan naar het westelijk te verbreden fietspad blijft op dezelfde locatie liggen. De oversteekbeweging wordt juist veiliger, omdat men in de huidige situatie op het fietspad tegen de rijrichting in naar de oversteek dient te lopen. In de nieuwe situatie wordt er een trottoir, dat alleen door deze bewoners wordt gebruikt, naar de oversteek aangelegd. Voor de uitwegen verbetert de situatie ook omdat men dan voorbij de eigen erfafscheiding kan kijken zonder met de auto op het fietspad te staan. Het klopt dat bewoners aan de oostzijde eenmaal extra de N417 dienen over te steken. Daar staat tegenover dat de bewoners aan de westzijde juist helemaal de weg niet meer over hoeven te steken. De weg is echter overzichtelijk genoeg om een inschatting te kunnen maken wanneer het veilig is. In de huidige situatie worden de fietspaden van 1,5 meter breed ook door alle doelgroepen gebruikt. In de nieuwe situatie is de beschikbare breedte ruim tweemaal zo groot en is het ook nog mogelijk om uit te wijken naar de berm indien dat nodig mocht blijken. In de huidige situatie is er aan beide zijden geen uitwijkmogelijkheid. Juist vanwege de veiligheid van het langzaam verkeer dienen deze gebruikers niet te dicht bij de weg te komen, dat geldt dus ook voor eventuele voetgangers. Het aanleggen van een trottoir direct grenzend aan de weg voor bewoners en bezoekers zodat men de N417 niet over hoeft te steken is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst omdat deze voorziening dan, net zoals in de huidige situatie, binnen de “uitwijkruimte” van het gemotoriseerd verkeer blijft liggen. Ook werkt het aanleggen van een voetpad een oneigenlijk gebruik van het pad door fietsers in de hand, zij zullen dan vaak geneigd zijn om de N417 niet op de locaties over te steken waar dit veilig geregeld is, maar schuin over de N417 vanaf dit trottoir naar de doorsteken aan de westzijde van de weg. De inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

---

**Ad 5. Reclamant 4**

19. *Het plan suggereert dat er een groot draagvlak is onder de aan- en omwonenden. De vereniging heeft zich echter al sinds 2006 verzet tegen de herindelingsplannen van de N417.*
    Reactie gemeente: Reclamant heeft in 2006 zelf een oproep gedaan om de N417 veiliger te maken. Tevens heeft reclamant diverse malen gewezen op de te hoge snelheid op de N417 en is op verzoek van deze vereniging (tegen het beleid in) extra bebording geplaatst om fietsers te wijzen op aanwezigheid van voetgangers. De bewoners van het zuidelijke deel van de N417 (tussen Noodweg en Hollandse Rading) vragen al jaren om aanpassing van de N417 vanwege de gevaarlijke situaties ter plaatse van hun uitwegen. Het is bekend dat er zowel voor- als tegenstanders zijn van het project. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

20. *Reclamant onderkent de noodzaak van een veilige weg en een veilig fietspad en wil graag constructief meedenken, maar ziet problemen voor de plannen die de provincie voorstelt. Volgens reclamant is er gelet op de zeer sporadische en lichte verkeersincidenten thans geen noodzaak voor een veiliger situatie voor het verkeer, zeker niet indien zulks gepaard gaat met ingrijpende en kostbare maatregelen die aanzienlijke gevolgen hebben voor particulier eigendom en de ter plaatse aanwezige natuur.*
    Reactie gemeente: De realisatie van een vrij liggend fietspad is noodzakelijk, omdat er aan de oostzijde van de N417 geen uitwijkmogelijkheid (geen berm tussen rijbaan en fietspad) is voor het gemotoriseerd verkeer en voor het langzaam verkeer (hekken van erfgrenzen staan direct tegen verharding fietspad). Voor de westzijde geldt hetzelfde op het middelste deel van het tracé, waar het fietspad direct aanliggend is. Daardoor komen motorvoertuigen bij het uitwijken meteen op het fietspad terecht met mogelijk ernstige gevolgen wanneer er ook langzaam verkeer op dat fietspad aanwezig is. In het verleden hebben hier ongevallen plaatsgevonden waarbij (delen) van auto's en motoren uiteindelijk op het fietspad terecht kwamen. Gelukkig was er op dat moment geen langzaam verkeer aanwezig. De gemeente is een voorstander van het voorkomen van ongevallen en niet van het achteraf reageren wanneer er een ongeval heeft plaats gevonden. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

21. *Reclamant stelt de volgende oplossing voor: wachten op effecten verbreding A27, waardoor de N417 een andere inrichting behoeft:*
    a. *zodat de verbreding van de huidige fietspaden plaats kan vinden zonder bomen te kappen.*
    b. *zodat er geen grondaankoop en onteigening hoeft plaats te vinden.*
    c. *zodat er een doelmatige besteding van de belastinggelden plaatsvindt.*

    Reactie gemeente: De weg is toe aan groot onderhoud en het risico neemt niet af wanneer er minder verkeer gaat rijden over de N417 (als dat al gebeurt). De fysieke situatie van de weg verandert niet als gevolg van de aanpassingen aan de A27. De realisatie van een vrij liggend fietspad is noodzakelijk, omdat er aan de oostzijde van de N417 geen uitwijkmogelijkheid (geen berm tussen rijbaan en fietspad) is voor het gemotoriseerd verkeer en voor het langzaam verkeer (hekken van erfgrenzen staan direct tegen verharding fietspad). Voor de westzijde geldt hetzelfde op het middelste deel van het tracé, waar het fietspad direct aanliggend is. Daardoor komen motorvoertuigen bij het uitwijken meteen op het fietspad terecht met mogelijk ernstige gevolgen wanneer er ook langzaam verkeer op dat fietspad aanwezig is. In het verleden hebben hier ongevallen plaatsgevonden waarbij (delen) van auto's en motoren

uiteindelijk op het fietspad terecht kwamen. Gelukkig was er op dat moment geen langzaam verkeer aanwezig. De gemeente is een voorstander van het voorkomen van ongevallen en niet van het achteraf reageren wanneer er een ongeval heeft plaats gevonden. Om deze situatie te creëren moeten er gronden worden aangekocht. Wij menen met dit project een goede besteding van de belastinggelden te kunnen verantwoorden. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

22. *Reclamant stelt dat schoolgaande jeugd 250.000 keer per jaar extra moet oversteken, wat zij onverantwoord vindt aangezien onderzoek uitwijst dat 75% van de dodelijke fietsongelukken plaatsvindt op kruispunten.*
Reactie gemeente: Wij bestrijden niet dat het langzaam verkeer extra oversteken moet maken, maar deze kunnen op een veilige wijze plaatsvinden. Het aantal extra oversteken zegt niets over het feit of iets wel of niet gevaarlijk is. De nieuwe situatie waarbij het fietspad geheel vrij komt te liggen van de rijbaan is vele malen veiliger dan de huidige situatie, waardoor de verkeersveiligheid in het geheel gezien er aanzienlijk op vooruit zal gaan. Aan de oversteken is extra aandacht geschonken en naar aanleiding van de eerdere inloopavond, worden enkele door bewoners geopperde ideeën om dit nog verder te verbeteren, meegenomen. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

23. *Reclamant stelt dat het fietspad sociaal onveilig is, doordat het langs het bos ligt en hierdoor grotendeels aan het oog wordt onttrokken.*
Reactie gemeente: Het grootste deel van het huidige westelijke fietspad tussen Hollandse Rading en Hilversum ligt reeds vrij van de weg. Er zijn geen gevallen bekend waarin dit tot problemen heeft geleid. Tevens is een gelijke situatie op het zuidelijk deel van de N417 en de Noodweg aanwezig die dat, volgens opgave van de politie, ook nooit tot problemen heeft geleid. Op verzoek van de bewoners is extra aandacht besteed aan de sociale veiligheid: goede verlichting, doorzicht naar de weg en een hekwerk aan de westzijde van het fietspad. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

24. Reclamant vreest dat jeugdige fietsers de snelste weg gaan kiezen en bij binnenkomst van de bebouwde kom tegen de richting in op het enkelzijdige fietspad zullen blijven fietsen. Tevens heeft reclamant in een later stadium verzocht een voetpad aan de oostzijde van de N417 aan te leggen ten behoeve van de noordelijke woningen.
Reactie gemeente: In de huidige situatie wordt reeds tegen de richting in gefietst. Uit een telling blijkt echter dat dit maar een heel gering aantal is en dit heeft tot op heden niet tot gevaarlijke situaties geleid. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat men dit in de nieuwe situatie meer gaat doen, het gaat immers om een aanzienlijke afstand vanaf de Diependaalselaan tot aan de Maartensdijkseweg. Het aanleggen van een trottoir direct grenzend aan de weg voor bewoners en bezoekers zodat men de N417 niet over hoeft te steken is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst omdat deze voorziening dan, net zoals in de huidige situatie, binnen de “uitwijkruimte” van het gemotoriseerd verkeer komt c.q. blijft (te) liggen . Ook werkt het aanleggen van een voetpad een oneigenlijk gebruik van het pad door fietsers in de hand, zij zullen dan vaak geneigd zijn om de N417 niet op de locaties over te steken waar dit veilig geregeld is, maar schuin over de N417 vanaf dit trottoir naar de doorsteken aan de westzijde van de weg. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

**Ad 6. Reclamant 5**

25. *Reclamant heeft bezwaren tegen de reconstructie aangezien dit indruist tegen alle voornemens in het nieuwe bestemmingsplan 2013 om het 'wonen in het groen' te handhaven.*
    Reactie gemeente: Bij elke nieuwe (planologische) ontwikkeling vindt een nieuwe ruimtelijke afweging plaats. De bestemming Wonen in het groen van de woning van reclamant blijft met dit bestemmingsplan gehandhaafd. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

26. *Reclamant is van mening dat het 'landelijk en toeristisch' karakter van de weg verloren gaat.*
    Reactie gemeente: De N417 is een gebiedsontsluitingsweg met een belangrijke regionale functie. De weg heeft geen toeristische functie en het groene karakter van de weg wordt juist versterkt doordat de weg (rijbaan inclusief fietspaden) visueel wordt versmald. Een deel van het huidige westelijke fietspad ligt al achter de bomen en feitelijk wordt alleen een derde van het huidige fietspad verlegd. Doordat de weg visueel smaller wordt en de laanstructuur vrijwel geheel intact blijft wordt de inpassing vanuit landschappelijk perspectief juist beter dan in de huidige situatie. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

27. *Reclamant vreest extra hard rijden door de verbreding van de weg ondanks het 60 km/uur regime en plateaus. Er blijft bovendien geen ruimte over voor een voetpad aan de oostkant.*
    In de huidige situatie is een enkele as-streep aanwezig, in de nieuwe situatie een dubbele as-streep. De praktijk leert dat bestuurders minder snel geneigd zijn een dubbele streep te passeren. De grasbetonblokken in de berm zijn na enige tijd begroeid en niet meer zichtbaar. Deze worden aangelegd puur voor het uitwijken van het verkeer, zodat men niet meteen wegzakt in de berm. Visueel wordt de weg dus versmald waarbij de totale verhardingsbreedte (weg en fietspaden) aanzienlijk vermindert, wat naar verwachting zal leiden tot een minder hoge snelheid.
    Het omzetten van een gebiedsontsluitingsweg (met een toekomstige snelheid van 60 km/uur) naar een erftoegangsweg (60 km/uur) heeft voor de snelheid van het verkeer op deze weg geen voordelen. Het aanleggen van een voetpad is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst omdat deze voorziening dan, net zoals in de huidige situatie, binnen de "uitwijkruimte" van het gemotoriseerd verkeer komt c.q. blijft (te) liggen. Ook werkt het aanleggen van een voetpad een oneigenlijk gebruik van het pad door fietsers in de hand, zij zullen dan vaak geneigd zijn om de N417 niet op de locaties over te steken waar dit veilig geregeld is, maar schuin over de N417 vanaf dit trottoir naar de doorsteken aan de westzijde van de weg. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

28. *Reclamant meent dat verdroging in de hand wordt gewerkt door de toename van de hoeveelheid water dat afgevoerd moet worden via het rioolstelstelsel. Extra waterberging lokaal zou hierin tegemoet moeten komen.*
    Reactie gemeente: In de huidige situatie wordt het regenwater opgevangen in een riool op de locaties waar het fietspad direct grenst aan de weg. In de nieuwe situatie wordt het water juist direct in de grond opgenomen, omdat er geen verhoogd fietspad meer aanwezig is. De noodzaak voor extra waterberging is dus niet aanwezig. Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

29. *Reclamant meent dat de snelheidbeperkende maatregelen onvoldoende zijn en stelt voor om een bocht in oostelijke richting in de weg aan te brengen ter hoogte van de uitrit van het conferentiecentrum Hoorneboeg.*
    Reactie gemeente: Het is moeilijk om op een kaarsrechte weg als de N417 fysiek de

gewenste snelheid af te dwingen. Door de weg echter zo vorm te geven dat gebruikers weten welk gedrag van hen wordt verwacht, is de kans op naleving van de wettelijke snelheid het grootst. Door een duidelijk inhaalverbod zal de meerderheid van de bestuurders die zich wel aan de snelheid houden ook de snelheid bepalen van degenen die achter hen rijden. De plateaus, borden en visuele versmalling van het profiel onderschrijven de maximale snelheid van 60 km/uur. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingplan.

30. *Reclamant meent dat het landelijke beleid om twee-richtingen fietspad aan te leggen achterhaald is en moet worden herzien. Reclamant voorziet problemen bij uitritten waar de bewoners op 2 wegen moeten gaan letten, vooral bij het inrijden van de uitrit vanaf de weg (de fietsers rijden achter de bomen).*
Reactie gemeente: Ten opzichte van de huidige situatie is het aanleggen van een in twee richtingen bereden fietspad veiliger. In de huidige situatie is er geen uitwijkmogelijkheid voor zowel het gemotoriseerd verkeer als het langzaam verkeer. Tevens is er op de N417 een duidelijke spitsrichting qua verkeersaanbod, in de ochtend fietst het grootste deel in noordelijke richting en in de middag richting het zuiden. Het fietspad wordt volgens de landelijke richtlijnen aangelegd, waarbij de breedte de meest optimale afmeting krijgt van 3,5 meter. Overigens ligt op het zuidelijke deel van de N417 aan de westzijde al een in twee richtingen bereden fietspad en ook langs de Noodweg is een in twee richtingen bereden fietspad aanwezig. Dit heeft tot op heden nooit tot problemen (ongevallen) geleid. Verder spreekt voor zich dat gebruikers rekening met elkaar dienen te houden zoals in het verkeer altijd het geval is. Door een opstelplaats te maken tussen het fietspad en de rijbaan kunnen automobilisten zich concentreren op één doelgroep per keer. In de huidige situatie dient men juist rekening te houden met én fietsers én het gemotoriseerd verkeer. De uitwegen zijn zo vormgegeven dat er voldoende uitzicht is naar beide zijden. Mocht na realisatie blijken dat er toch nog een bosschage of iets dergelijks het zicht beperkt dan zal dit in overleg met de betrokken eigenaar worden aangepast. In de feitelijke uitwerking van de planvorming zal worden gezorgd voor voldoende zicht op het fietspad. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

31. *Reclamant geeft aan dat het fietspad aan de westzijde zorgt voor vier extra onveilige oversteken. Daarbij is het merkwaardig dat er geen aansluiting is gezocht bij het bestaande twee-richtingen fietspad in Hollandse Rading dat aan de oostzijde ligt.*
Reactie gemeente: Vanuit ruimtelijke, planologische en financiële redenen is gekozen voor het aanleggen en verbreden van het fietspad aan de westzijde van de N417. Voor een groot deel ligt het fietspad daar al los van de weg en er hoeft minder grond te worden verworven. Voor fietsers in zuidelijke richting komen er geen extra oversteken bij. Voor fietsers in noordelijke richting komen er per saldo inderdaad meer oversteken bij. Deze zullen zodanig worden vormgegeven dat deze veilig zijn. Een voorbeeld hiervan is dat fietsers bij de verkeerslichten in Hollandsche Rading slechts één keer voor rood licht hoeven te wachten indien zij vanuit zuidelijke richting van het oostelijke fietspad naar het westelijke fietspad willen oversteken. Tevens wordt de oversteek bij de rotonde Noodweg voorzien van extra markering en bebording om deze ook tijdens filevorming op de weg vrij te houden van gemotoriseerd verkeer. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

32. *Reclamant geeft aan dat de tekeningen niet volledig zijn met betrekking tot de bomen die moeten worden gekapt, de carport bij Utrechtseweg (..), het elektriciteitshuis tegenover landgoed "de Uitwyck" en de aansluiting van het fietspad bij en over het ecoduct. Hierdoor ontstaat een verkeerd beeld over de hoeveelheid bomen die moeten worden gekapt en over de kosten die met het project zijn gemoeid.*
Reactie gemeente: Dit zijn zaken die niet middels een bestemmingsplanwijziging worden geregeld. Alle te kappen bomen zijn aangegeven op de ontwerptekening. De

aansluiting van het fietspad over het ecoduct op het nieuwe fietspad langs de N417 is niet opgenomen in het bestemmingsplan omdat er geen overlap zit tussen dit bestemmingsplan en het vigerend bestemmingsplan voor het ecoduct. In het onderliggend verkeerstechnisch ontwerp sluiten deze paden uiteraard wel aan. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

33. *Reclamant geeft aan dat, ondanks dat er slimme led-verlichting aan de buitenzijde wordt geplaatst, dit alsnog verstrooiing geeft gezien de hoge palen. Het voorstel is om de verlichting op lage palen te plaatsen zodat er nog minder hinder voor mens en dier ontstaat.*
Reactie gemeente: Er zal verlichting worden geplaatst die zorgt voor een goed zicht op het fietspad en een zo klein mogelijke verstrooiing voor de omgeving. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

34. *Reclamant betreurt het dat er geen communicatie is met aanwonenden over bovenstaande onderwerpen.*
Reactie gemeente: Vanaf 2008 is er regelmatig overleg geweest vanuit de provincie met aanwonenden en belanghebbenden. Dit zowel in de vorm van informatieavonden, presentaties bij bewonersvereniging Utrechtseweg als keukentafelgesprekken. Voor zover mogelijk zijn suggesties van de bewoners in het plan verwerkt. Het standpunt dat geen communicatie heeft plaatsgevonden wordt dan ook niet gedeeld. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

---

**Ad 7. Reclamant 6**

35. *Het plan suggereert dat er een groot draagvlak is onder de aan- en omwonenden. Reclamant heeft zich sinds 2006 verzet tegen de herindelingsplannen van de N417.*
Reactie gemeente: De Vereniging Utrechtseweg & Omgeving heeft in 2006 zelf een oproep gedaan om de N417 veiliger te maken. Tevens heeft de vereniging diverse malen gewezen op de te hoge snelheid op de N417 en is op verzoek van deze vereniging (tegen het beleid in) extra bebording geplaatst om fietsers te wijzen op aanwezigheid van voetgangers. De bewoners van het zuidelijke deel van de N417 (tussen Noodweg en Hollandse Rading) vragen al jaren om aanpassing van de N417 vanwege de gevaarlijke situaties ter plaatse van hun uitwegen. Het is bekend dat er zowel voor-als tegenstanders zijn van het project. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

36. *Reclamant onderkent de noodzaak van een veilige weg en een veilig fietspad en wil graag constructief meedenken, maar ziet problemen voor de plannen die de provincie voorstelt. Volgens reclamant is er gelet op de zeer sporadische en lichte verkeersincidenten thans geen noodzaak voor een veiliger situatie voor het verkeer, zeker niet indien zulks gepaard gaat met ingrijpende en kostbare maatregelen die aanzienlijke gevolgen hebben voor particulier eigendom en de ter plaatse aanwezige natuur.*
Reactie gemeente: De realisatie van een vrij liggend fietspad is noodzakelijk, omdat er aan de oostzijde van de N417 geen uitwijkmogelijkheid (geen berm tussen rijbaan en fietspad) is voor het gemotoriseerd verkeer en voor het langzaam verkeer (hekken van erfgrenzen staan direct tegen verharding fietspad). Voor de westzijde geldt hetzelfde op het middelste deel van het tracé, waar het fietspad direct aanliggend is. Daardoor komen motorvoertuigen bij het uitwijken meteen op het fietspad terecht met mogelijk ernstige gevolgen wanneer er ook langzaam verkeer op dat fietspad aanwezig is. In het verleden hebben hier ongevallen plaatsgevonden waarbij (delen) van

auto's en motoren uiteindelijk op het fietspad terecht kwamen. Gelukkig was er op dat moment geen langzaam verkeer aanwezig. De gemeente is een voorstander van het voorkomen van ongevallen en niet van het achteraf reageren wanneer er een ongeval heeft plaats gevonden. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

37. *Reclamant stelt de volgende oplossingen voor: wachten op effecten verbreding A27, waardoor de N417 een andere inrichting behoeft:*
    a. *zodat de verbreding van de huidige fietspaden plaats kan vinden zonder bomen te kappen.*
    b. *zodat er geen grondaankoop en onteigening hoeft plaats te vinden.*
    c. *zodat er een doelmatige besteding van de belastinggelden plaatsvindt.*

    Reactie gemeente: De weg is toe aan groot onderhoud en het risico neemt niet af wanneer er minder verkeer gaat rijden over de N417 (als dat al gebeurt). De fysieke situatie van de weg verandert niet als gevolg van de aanpassingen aan de A27. De realisatie van een vrij liggend fietspad is noodzakelijk, omdat er aan de oostzijde van de N417 geen uitwijkmogelijkheid (geen berm tussen rijbaan en fietspad) is voor het gemotoriseerd verkeer en voor het langzaam verkeer (hekken van erfgrenzen staan direct tegen verharding fietspad). Voor de westzijde geldt hetzelfde op het middelste deel van het tracé, waar het fietspad direct aanliggend is. Daardoor komen motorvoertuigen bij het uitwijken meteen op het fietspad terecht met mogelijk ernstige gevolgen wanneer er ook langzaam verkeer op dat fietspad aanwezig is. In het verleden hebben hier ongevallen plaatsgevonden waarbij (delen) van auto's en motoren uiteindelijk op het fietspad terecht kwamen. Gelukkig was er op dat moment geen langzaam verkeer aanwezig. De gemeente is een voorstander van het voorkomen van ongevallen en niet van het achteraf reageren wanneer er een ongeval heeft plaats gevonden. Om deze situatie te creëren moeten er gronden worden aangekocht. Wij menen met dit project een goede besteding van de belastinggelden te kunnen verantwoorden. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

38. *Reclamant stelt dat schoolgaande jeugd 250.000 keer per jaar extra moet oversteken, wat zij onverantwoord vindt aangezien onderzoek uitwijst dat 75% van de dodelijke fietsongelukken plaatsvindt op kruispunten.*
    Reactie gemeente: Wij bestrijden niet dat het langzaam verkeer extra oversteken moet maken, maar deze kunnen op een veilige wijze plaatsvinden. Het aantal extra oversteken zegt niets over het feit of iets wel of niet gevaarlijk is. De nieuwe situatie waarbij het fietspad geheel vrij komt te liggen van de rijbaan is vele malen veiliger dan de huidige situatie, waardoor de verkeersveiligheid in het geheel gezien er aanzienlijk op vooruit zal gaan. Aan de oversteken is extra aandacht geschonken en naar aanleiding van de eerdere inloopavond, worden enkele door bewoners geopperde ideeën om dit nog verder te verbeteren, meegenomen. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

39. *Reclamant stelt dat het fietspad sociaal onveilig is, doordat het langs het bos ligt en hierdoor grotendeels aan het oog wordt onttrokken.*
    Reactie gemeente: Het grootste deel van het huidige westelijke fietspad tussen Hollandse Rading en Hilversum ligt reeds vrij van de weg. Er zijn geen gevallen bekend waarin dit tot problemen heeft geleid. Tevens is een gelijke situatie op het zuidelijk deel van de N417 en de Noodweg aanwezig die dat, volgens opgave van de politie, ook nooit tot problemen heeft geleid. Op verzoek van de bewoners is extra aandacht besteed aan de sociale veiligheid: goede verlichting, doorzicht naar de weg en een

hekwerk aan de westzijde van het fietspad. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

40. *Reclamant vreest dat jeugdige fietsers de snelste weg gaan kiezen en bij binnenkomst van de bebouwde kom tegen de richting in op het enkelzijdige fietspad zullen blijven fietsen. Tevens heeft de vereniging in een later stadium verzocht een voetpad aan de oostzijde van de N417 aan te leggen ten behoeve van de noordelijke woningen.*
Reactie gemeente: In de huidige situatie wordt reeds tegen de richting in gefietst. Uit een telling blijkt echter dat dit maar een heel gering aantal is en dit heeft tot op heden niet tot gevaarlijke situaties geleid. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat men dit in de nieuwe situatie meer gaat doen, het gaat immers om een aanzienlijke afstand vanaf de Diependaalselaan tot aan de Maartensdijkseweg. Het aanleggen van een trottoir direct grenzend aan de weg voor bewoners en bezoekers zodat men de N417 niet over hoeft te steken is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst omdat deze voorziening dan, net zoals in de huidige situatie, binnen de "uitwijkruimte" van het gemotoriseerd verkeer komt c.q. blijft (te) liggen. Ook werkt het aanleggen van een voetpad een oneigenlijk gebruik van het pad door fietsers in de hand, zij zullen dan vaak geneigd zijn om de N417 niet op de locaties over te steken waar dit veilig geregeld is, maar schuin over de N417 vanaf dit trottoir naar de doorsteken aan de westzijde van de weg. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

---

**Ad 8. Reclamant 7**

41. *Het plan suggereert dat er een groot draagvlak is onder de aan- en omwonenden. Reclamant bestrijdt dit.*
Reactie gemeente: De Vereniging Utrechtseweg & Omgeving heeft in 2006 een oproep gedaan om de N417 veiliger te maken. Tevens heeft de vereniging diverse malen gewezen op de te hoge snelheid op de N417 en is op verzoek van deze vereniging (tegen het beleid in) extra bebording geplaatst om fietsers te wijzen op aanwezigheid van voetgangers. De bewoners van het zuidelijke deel van de N417 (tussen Noodweg en Hollandse Rading) vragen al jaren om aanpassing van de N417 vanwege de gevaarlijke situaties ter plaatse van hun uitwegen. Het is bekend dat er zowel voor-als tegenstanders zijn van het project. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

42. *Er moet een halve hectare grond worden aangekocht van reclamant. Dit druist in tegen eerdere reacties van provincie en gemeente.*
Reactie gemeente: De provincie heeft vanaf het begin duidelijk aangegeven dat er grondverwerving noodzakelijk was. Het ontwerp voor het fietspad is ook altijd uitgegaan van ligging aan de westzijde van de N417 achter de eerste bomenrij. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

43. *Reclamant geeft aan het merkwaardig te vinden dat het aanleggen van een tweerichtingen fietspad langs de N417 tot een verbeterde verkeersveiligheid bijdraagt gezien de onderzoeken van oktober 2010 van Rijkswaterstaat en Universiteit Groningen en van september 2011 van Vlaamse stichting voor verkeerkunde. Reclamant is voorstander van renovatie van de huidige situatie.*
Reactie gemeente: Het onderzoek van Rijkswaterstaat heeft betrekking op situaties

binnen de bebouwde kom, de N417 ligt hier buiten de bebouwde kom. De Vlaamse studie heeft betrekking op een ongevallenanalyse binnen de (stedelijke) regio van Antwerpen. In de vragen van het Vlaamse Parlement die naar aanleiding van dit onderzoek aan de minister zijn gesteld geeft deze minister aan dat deze cijfers niet representatief zijn voor een landelijke omgeving. Ze geeft daarbij duidelijk aan dat een tweerichtingenfietspad buiten de bebouwde kom veilig kan zijn en dat elke situatie anders is. Overigens worden in het rapport van Rijkswaterstaat aanbevelingen gedaan met betrekking tot het veiliger maken van een twee richtingenfietspad en oversteken: voldoende breedte voor het fietspad, een overrijdbare berm en een middenmarkering op de provinciale weg. Hoewel het fietspad langs de N417 buiten de bebouwde kom ligt zijn deze aanbevelingen wel in het ontwerp verwerkt. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

44. *In de toelichting wordt niet ingegaan op het effect van de voorgenomen verbreding van de A27 op de verkeersintensiteit en frequentie van de N417 noch is deze nader onderzocht. Wanneer deze afneemt zou er een extra reden zijn om de N417 juist niet te verbreden maar te versmallen.*
    Reactie gemeente: In bijlage 8 staat aangegeven wat de verwachte toekomstige verkeersintensiteiten zullen zijn. Verwacht wordt dat deze niet af zullen nemen. Voor de indeling van de weg maakt dit overigens niet uit. Feit is dat er in de huidige situatie geen uitwijkmogelijkheid is tussen de aanliggende fietspaden en de (te smalle) rijbaan. Dit staat los van de verkeersintensiteit op de N417. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

45. *Reclamant vraagt waarom het beoogde fietspad niet in een rechte lijn loopt.*
    Reactie gemeente: Getracht is om de beeldbepalende laanstructuur van de N417 zoveel mogelijk te behouden, waarbij de afstand tussen de rijbaan en het fietspad minimaal vier meter dient te zijn. Daarbij is tevens als uitgangspunt genomen dat zoveel mogelijk dikke en beeldbepalende bomen worden gehandhaafd, waardoor het pad niet in een rechte lijn loopt. Overigens heeft de provincie samen met de indiener van deze reactie buiten het tracé nagelopen en dit in overleg ter plekke nog iets aangepast. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

46. *De fietsers zullen minder zichtbaar vanaf de weg zijn hetgeen het veiligheidsgevoel in het donker niet vergroot.*
    Reactie gemeente: Het grootste deel van het huidige westelijke fietspad tussen Hollandse Rading en Hilversum ligt reeds vrij van de weg. Er zijn geen gevallen bekend waarin dit tot problemen heeft geleid. Tevens is een gelijke situatie op het zuidelijk deel van de N417 en de Noodweg aanwezig die dat, volgens opgave van de politie, ook nooit tot problemen heeft geleid. Op verzoek van de bewoners is extra aandacht besteed aan de sociale veiligheid: goede verlichting, doorzicht naar de weg en een hekwerk aan de westzijde van het fietspad. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

47. *De weg moet niet worden verbreed maar juist versmald om de maximale snelheid van 60 km/uur af te dwingen.*
    Reactie gemeente: In de huidige situatie is een enkele as-streep aanwezig, in de nieuwe situatie een dubbele as-streep. De praktijk leert dat bestuurders minder snel geneigd zijn een dubbele streep te passeren. De grasbetonblokken in de berm zijn na enige tijd begroeid en niet meer zichtbaar. Deze worden aangelegd puur voor het uitwijken van het verkeer, zodat men niet meteen wegzakt in de berm. Visueel wordt

de weg dus versmald waarbij de totale verhardingsbreedte (weg+ fietspaden) aanzienlijk vermindert, wat naar verwachting zal leiden tot een minder hoge snelheid. Het omzetten van een gebiedsontsluitingsweg (met een toekomstige snelheid van 60 km/uur) naar een erftoegangsweg (60 km/uur) heeft voor de snelheid van het verkeer op deze weg geen voordelen. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

48. *Reclamant vraagt waarom er aan de oostelijke zijde van de N417 geen stoep behouden blijft, zodat omwonenden naar hun buren kunnen lopen.*
Reactie gemeente: De feitelijke situatie voor het oversteken van de N417 verandert niet. De doorsteek vanaf de rijbaan naar het westelijk te verbreden fietspad blijft op dezelfde locatie liggen. De oversteekbeweging wordt juist veiliger, omdat men in de huidige situatie op het fietspad tegen de rijrichting in naar de oversteek dient te lopen. Voor de uitwegen verbetert de situatie ook omdat men dan voorbij de eigen erfafscheiding kan kijken zonder met de auto op het fietspad te staan. Het klopt dat bewoners aan de oostzijde eenmaal extra de N417 dienen over te steken. Daar staat tegenover dat de bewoners aan de westzijde juist helemaal de weg niet meer over hoeven te steken. De weg is echter overzichtelijk genoeg om een inschatting te kunnen maken wanneer het veilig is. In de huidige situatie worden de fietspaden van 1,5 meter breed ook door alle doelgroepen gebruikt. In de nieuwe situatie is de beschikbare breedte ruim tweemaal zo groot en is het ook nog mogelijk om uit te wijken naar de berm indien dat nodig mocht blijken. In de huidige situatie is er aan beide zijden geen uitwijkmogelijkheid. Juist vanwege de veiligheid van het langzaam verkeer dienen deze gebruikers niet te dicht bij de weg te komen, dat geldt dus ook voor eventuele voetgangers. Het aanleggen van een trottoir direct grenzend aan de weg voor bewoners en bezoekers dat men de N417 niet over hoeft te steken is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst omdat deze voorziening dan, net zoals in de huidige situatie, binnen de “uitwijkruimte” van het gemotoriseerd verkeer blijft liggen. Ook werkt het aanleggen van een voetpad een oneigenlijk gebruik van het pad door fietsers in de hand, zij zullen dan vaak geneigd zijn om de N417 niet op de locaties over te steken waar dit veilig geregeld is, maar schuin over de N417 vanaf dit trottoir naar de doorsteken aan de westzijde van de weg. De inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

49. *Waarom is de aansluiting van het fietspad van de N417 naar het fietspad over het ecoduct van de N417 niet ingetekend?*
Reactie gemeente: De aansluiting is niet ingetekend, omdat deze binnen het reeds vastgestelde bestemmingsplan voor het ecoduct ligt. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

50. *Belanghebbende zal te allen tijde toegang tot haar bospercelen aan de westzijde van de N417 moeten behouden. Men wenst daarbij in totaal drie locaties te verkrijgen waar toegang is tot het perceel (welke door bosbouwmachines voor de reguliere boswerkzaamheden begaanbaar moeten zijn) en middels een oneindig recht van overpad juridisch moeten worden geformaliseerd. Het is niet op de tekeningen te zien dat hiermee rekening is gehouden.*
Reactie gemeente: In het bestemmingsplan wordt het aantal uitwegen en de exacte locaties hiervan niet bepaald. Het bestemmingsplan is de planologische regeling die de bestemming Verkeer mogelijk maakt. In het definitieve bestek van de feitelijke uitwerking zullen alle bestaande uitwegen worden ingetekend. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

51. *Het is voor belanghebbende niet duidelijk te zien waar de berm aan de oostzijde van de N417 precies loopt en hoeveel grond zal moeten worden onteigend.*
Reactie gemeente: De indiener van de reactie heeft reeds een voorstel voor verwerving van de provincie ontvangen waarin de exacte grenzen zijn aangegeven. Deze

reactie wordt dan ook niet gevolgd. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

---

**Ad 9. Reclamant 8**

52. *Reclamant ziet veiligheidsproblemen bij het uitrijden van de uitrit naar de Utrechtseweg indien de stoep/fietspad aan de oostzijde komt te vervallen.*
Reactie gemeente: Voor de uitwegen verbetert de situatie juist omdat het aanliggende fietspad zal worden vervangen door een groene berm. Bij het verlaten van de uitweg zal een voertuig dan niet het fietspad meer blokkeren maar rustig en met goed uitzicht kunnen opstellen zodat vervolgens veilig de N417 kan worden opgereden. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

53. *De sociale contacten van reclamant met buurtgenoten wordt ernstig belemmerd doordat het niet meer mogelijk is om elkaar te voet te kunnen bezoeken.*
Reactie gemeente: De feitelijke situatie voor het oversteken van de N417 verandert niet. De doorsteek vanaf de rijbaan naar het westelijk te verbreden fietspad blijft op dezelfde locatie liggen. De oversteekbeweging wordt juist veiliger, omdat men in de huidige situatie op het fietspad tegen de rijrichting in naar de oversteek dient te lopen. Voor de uitwegen verbetert de situatie ook omdat men dan voorbij de eigen erfafscheiding kan kijken zonder met de auto op het fietspad te staan. Het klopt dat bewoners aan de oostzijde eenmaal extra de N417 dienen over te steken. Daar staat tegenover dat de bewoners aan de westzijde juist helemaal de weg niet meer over hoeven te steken. De weg is echter overzichtelijk genoeg om een inschatting te kunnen maken wanneer het veilig is. In de huidige situatie worden de fietspaden van 1,5 meter breed ook door alle doelgroepen gebruikt. In de nieuwe situatie is de beschikbare breedte ruim tweemaal zo groot en is het ook nog mogelijk om uit te wijken naar de berm indien dat nodig mocht blijken. In de huidige situatie is er aan beide zijden geen uitwijkmogelijkheid. Juist vanwege de veiligheid van het langzaam verkeer dienen deze gebruikers niet te dicht bij de weg te komen, dat geldt dus ook voor eventuele voetgangers. Het aanleggen van een trottoir direct grenzend aan de weg voor bewoners en bezoekers dat men de N417 niet over hoeft te steken is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst omdat deze voorziening dan, net zoals in de huidige situatie, binnen de “uitwijkruimte” van het gemotoriseerd verkeer blijft liggen. Ook werkt het aanleggen van een voetpad een oneigenlijk gebruik van het pad door fietsers in de hand, zij zullen dan vaak geneigd zijn om de N417 niet op de locaties over te steken waar dit veilig geregeld is, maar schuin over de N417 vanaf dit trottoir naar de doorsteken aan de westzijde van de weg. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

---

**Ad 10. Reclamant 9**

Note: Reclamant heeft in zijn zienswijze gevaarlijke elementen en verzoeken beschreven. Aangezien de meeste gevaarlijke elementen een verzoek impliceren, zijn waar mogelijk de reacties samengevoegd.

54. *De herinrichting is volgens reclamant een verkeerde oplossing voor iets dat geen probleem is. Er zijn de afgelopen jaren geen ernstige ongelukken met fietsers op het fietspad oostzijde gebeurd. Auto-ongelukken komen volgens reclamant door te hard rijden. Andere inventieve oplossingen voor te hard rijden op de Utrechtseweg te introduceren, zoals een maximum snelheid van 50 km/uur.*

Reactie gemeente: een maximum snelheid van 50 km/uur hoort bij een situatie binnen de bebouwde kom. De (gangbare) minimum snelheid buiten de bebouwde kom is 60 km/uur. De realisatie van een vrij liggend fietspad is noodzakelijk, omdat er aan de oostzijde van de N417 geen uitwijkmogelijkheid (geen berm tussen rijbaan en fietspad) is voor het gemotoriseerd verkeer en voor het langzaam verkeer (hekken van erfgrenzen staan direct tegen verharding fietspad). Voor de westzijde geldt hetzelfde op het middelste deel van het tracé, waar het fietspad direct aanliggend is. Daardoor komen motorvoertuigen bij het uitwijken meteen op het fietspad terecht met mogelijk ernstige gevolgen wanneer er ook langzaam verkeer op dat fietspad aanwezig is. In het verleden hebben hier ongevallen plaatsgevonden waarbij (delen) van auto's en motoren uiteindelijk op het fietspad terecht kwamen. Gelukkig was er op dat moment geen langzaam verkeer aanwezig. De gemeente is een voorstander van het voorkomen van ongevallen en niet van het achteraf reageren wanneer er een ongeval heeft plaats gevonden. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

55. *In het plan zitten volgens reclamant nieuwe gevaarlijke elementen, zoals:*
*Een oversteek voor honderden fietsers die geconcentreerd rond schoolstart en –eindtijden bijna gelijktijdig gaan oversteken over een drukke weg is gevaarlijk. De oversteken dienen te worden voorzien van stoplichten.*
Reactie gemeente: Verkeerslichten zorgen vaak voor een gevoel van (schijn)veiligheid. Soms levert het namelijk juist gevaarlijke situaties op. Dat is bijvoorbeeld het geval bij situaties waar grote groepen fietsers een weg over willen steken. Als de voorste van de groep groen krijgt volgt de rest, ook als het verkeerslicht inmiddels weer op rood staat. Tevens wordt het vaak een gewoonte voor fietsers om bij aankomst van de oversteek op de drukknop te drukken zodat het gemotoriseerd verkeer moet stoppen. Als er dan geen auto aankomt dan zal een fietser vaak toch oversteken door rood. Gevolg is dat een auto dan moet wachten voor niets. Als dat vaak gebeurt zal een ter plaatse bekende automobilist na enige tijd ook zelf geneigd zijn niet meer te wachten. Gevolg is dat de verkeerslichten zijn werk niet doen en de situatie zelfs gevaarlijker wordt dan een situatie zonder verkeerslichten waarin twee bestuurders op elkaar moeten anticiperen. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

56. *Het geïsoleerde dubbele fietspad in het bos achter de bomen is onveilig voor kwetsbare groepen en zal door hen ook altijd als onveilig worden ervaren.*
Reactie gemeente: Het grootste deel van het huidige westelijke fietspad tussen Hollandse Rading en Hilversum ligt reeds vrij van de weg. Er zijn geen gevallen bekend waarin dit tot problemen heeft geleid. Tevens is een gelijke situatie op het zuidelijk deel van de N417 en de Noodweg aanwezig die dat volgens opgave van de politie ,ook nooit tot problemen heeft geleid. Op verzoek van bewoners is extra aandacht besteed aan de sociale veiligheid: goede verlichting, doorzicht naar de weg en een hekwerk aan de westzijde van het fietspad. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

57. *De oversteek voor bewoners naar het fietspad is onveilig. De doorsteekroutes liggen zelfs niet op dezelfde hoogte als de uitritten van de huizen.*
Reactie gemeente: De doorsteken tussen de rijbaan en het fietspad aan de westzijde blijven liggen. Tussen de uitwegen en deze doorsteken worden aan de oostzijde voetpaden aangelegd. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

58. *Het weghalen van een stoep op het stuk Utrechtseweg veroorzaakt een gevaarlijke situatie voor kinderen en andere bewoners. De stoep aan de oostzijde tot aan de Huidecoperweg/Hoorneboeglaan dient te worden behouden.*
Reactie gemeente: De feitelijke situatie voor het oversteken van de N417 verandert niet. De doorsteek vanaf de rijbaan naar het westelijk te verbreden fietspad blijft op dezelfde locatie liggen. De oversteekbeweging wordt juist veiliger, omdat men in de huidige situatie op het fietspad tegen de rijrichting in naar de oversteek dient te lopen. Voor de uitwegen verbetert de situatie ook omdat men dan voorbij de eigen erfafscheiding kan kijken zonder met de auto op het fietspad te staan. Het klopt dat bewoners aan de oostzijde eenmaal extra de N417 dienen over te steken. Daar staat tegenover dat de bewoners aan de westzijde juist helemaal de weg niet meer over hoeven te steken. De weg is echter overzichtelijk genoeg om een inschatting te kunnen maken wanneer het veilig is. In de huidige situatie worden de fietspaden van 1,5 meter breed ook door alle doelgroepen gebruikt. In de nieuwe situatie is de beschikbare breedte ruim tweemaal zo groot en is het ook nog mogelijk om uit te wijken naar de berm indien dat nodig mocht blijken. In de huidige situatie is er aan beide zijden geen uitwijkmogelijkheid. Juist vanwege de veiligheid van het langzaam verkeer dienen deze gebruikers niet te dicht bij de weg te komen, dat geldt dus ook voor eventuele voetgangers. Het aanleggen van een trottoir direct grenzend aan de weg voor bewoners en bezoekers zodat men de N417 niet over hoeft te steken is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst omdat deze voorziening dan, net zoals in de huidige situatie, binnen de “uitwijkruimte” van het gemotoriseerd verkeer blijft liggen . Ook werkt het aanleggen van een voetpad een oneigenlijk gebruik van het pad door fietsers in de hand, zij zullen dan vaak geneigd zijn om de N417 niet op de locaties over te steken waar dit veilig geregeld is, maar schuin over de N417 vanaf dit trottoir naar de doorsteken aan de westzijde van de weg. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

59. *Gevraagd wordt een oplossing te zoeken voor het autoverkeer van Maartendijkseweg dat gaat uitkomen op een vreemde verkeerssituatie. Blijft afslaan richting Hollandse Rading sowieso nog wel mogelijk?*
Reactie gemeente: Alle huidige bewegingen blijven mogelijk. Vanuit de Maartendijkseweg is in het nieuwe plan hetzelfde uitzicht op de N417 als in de huidige situatie. Juist omdat de snelheid van het verkeer op de N417 terplekke van de aansluiting lager wordt, wordt de situatie veiliger. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

60. *Reclamant meent dat door het weghalen van de stoep de Utrechtseweg nog meer zal veranderen in een snelweg.*
Reactie gemeente: In de huidige situatie is een enkele as-streep aanwezig, in de nieuwe situatie een dubbelde as-streep. De praktijk leert dat bestuurders minder snel geneigd zijn een dubbele streep te passeren. De grasbetonblokken in de berm zijn na enig tijd begroeid en niet meer zichtbaar. Deze worden aangelegd puur voor het uitwijken van het verkeer, zodat men niet meteen wegzakt in de berm. Visueel wordt de weg dus versmald waarbij de totale verhardingsbreedte (weg en fietspaden) aanzienlijk vermindert, wat naar verwachting zal leiden tot een minder hoge snelheid. Het omzetten van een gebiedsontsluitingsweg (met een toekomstige snelheid van 60 km/uur) naar een erftoegangsweg (60 km/uur) heeft voor de snelheid van het verkeer op deze weg geen voordelen. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

**Ad 11. Reclamant 10**

61. *Het plan suggereert dat er een groot draagvlak is onder de aan- en omwonenden. Reclamant geeft aan dat verzuimd is om rekening te houden met de belangen van de inwoners van Hollandsche Rading.*
    Reactie gemeente: De Vereniging Utrechtseweg & Omgeving heeft in 2006 een oproep gedaan om de N417 veiliger te maken. De bewoners van het zuidelijk deel van de N417 (tussen Noodweg en Hollandse Rading) vragen al jaren om aanpassing van de N417 vanwege de gevaarlijke situaties ter plaatse van hun uitwegen. Het is bekend dat er zowel voor- als tegenstanders zijn van het project. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

62. *Er heeft geen overleg plaatsgevonden tussen de gemeenten Hilversum en De Bilt ondanks dat er was afgesproken om verandering van bestemmingsplannen die gevolgen voor de andere gemeente hadden met elkaar te bespreken.*
    Reactie gemeente: In het voortraject is overleg geweest tussen de provincie, als wegbeheerder en gemeente De Bilt. Gemeente de Bilt heeft eerder aangegeven het project te steunen en heeft ook geen reactie ingediend waaruit het tegendeel zou blijken. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

63. *Reclamant verzoekt gemeente Hilversum beide fietspaden te handhaven. Het voorgestelde plan leidt ertoe dat de fietsers vanuit Hollandsche Rading richting Hilversum driemaal extra de drukke Utrechtseweg moeten oversteken ten opzichte van de huidige situatie. Dit betekent dat 290 dagelijkse fietsers (merendeel jonge scholieren) op jaarbasis zo'n 250.000 extra fietsoversteken zullen moeten maken. Reclamant vindt dit gevaarlijk doordat de oversteekplaats bij de Noodweg niet optimaal is. Reclamant geeft aan, dat 75% van de dodelijke fietsongelukken plaatsvindt op kruispunten.*
    Reactie gemeente: Wij bestrijden niet dat het langzaam verkeer extra oversteken moet maken, maar deze kunnen op een veilige wijze plaatsvinden. Het aantal extra oversteken zegt niets over het feit of iets wel of niet gevaarlijk is. De nieuwe situatie waarbij het fietspad geheel vrij komt te liggen van de rijbaan is vele malen veiliger dan de huidige situatie, waardoor de verkeersveiligheid in het geheel gezien er aanzienlijk op vooruit zal gaan. Aan de oversteken is extra aandacht geschonken en naar aanleiding van de eerdere inloopavond, worden enkele door bewoners geopperde ideeën om dit nog verder te verbeteren, meegenomen. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

64. *De oversteekplaats bij het kruispunt van de Maartensdijkseweg waar de fietsers weer naar de oostkant moeten gaan, zal tot gevaarlijke situaties leiden. Drukte zal het moeilijk maken om over te steken. Het gevaar zal dan ontstaan dat de fietsers gaan 'spookrijden'.*
    Reactie gemeente: Het oversteken van relatief grote groepen fietsers op de genoemde locatie beperkt zich hoofdzakelijk tot de ochtendspits. Er is een midden steunpunt/opstelplaats voor het langzaam verkeer aanwezig waardoor men getrapt over kan steken. Op de huidige situatie wordt reeds tegen de richting in gefietst. Uit een telling blijkt echter dat dit maar een heel gering aantal is en dit heeft tot op heden niet tot gevaarlijke situaties geleid. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat men dit in de nieuwe situatie meer gaat doen. Het gaat immers om een aanzienlijk afstand vanaf de Diependaalselaan tot aan de Maartensdijkseweg. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingplan.

65. *Reclamant geeft aan, dat gezien de sporadische en lichte verkeersincidenten die zich de afgelopen jaren op en rond de Utrechtseweg hebben voorgedaan, thans geen dringende noodzaak bestaat te zoeken naar een veiligere situatie. Reclamant stelt voor de huidige situatie op te knappen, aangezien dit doelmatiger en goedkoper is, minder kwalijke milieueffecten heeft en een inbreuk op het eigendom van derden voorkomt.*
Reactie gemeente: De realisatie van een vrij liggend fietspad is noodzakelijk, omdat er aan de oostzijde van de N417 geen uitwijkmogelijkheid (geen berm tussen rijbaan en fietspad) is voor het gemotoriseerd verkeer en voor het langzaam verkeer (hekken van erfgrenzen staan direct tegen verharding fietspad). Voor de westzijde geldt hetzelfde op het middelste deel van het tracé, waar het fietspad direct aanliggend is. Daardoor komen motorvoertuigen bij het uitwijken meteen op het fietspad terecht met mogelijk ernstige gevolgen wanneer er ook langzaam verkeer op dat fietspad aanwezig is. In het verleden hebben hier ongevallen plaatsgevonden waarbij (delen) van auto's en motoren uiteindelijk op het fietspad terecht kwamen. Gelukkig was er op dat moment geen langzaam verkeer aanwezig. De gemeente is een voorstander van het voorkomen van ongevallen en niet van het achteraf reageren wanneer er een ongeval heeft plaats gevonden. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

---

**Ad 12. Reclamant 11**

66. *Reclamant stelt dat het plan onveilig is, omdat fietsers meerdere malen de rijbaan over moeten steken.*
Reactie gemeente: Wij bestrijden niet dat het langzaam verkeer extra oversteken moet maken, maar deze kunnen op een veilige wijze plaatsvinden. Het aantal extra oversteken zegt niets over het feit of iets wel of niet gevaarlijk is. De nieuwe situatie waarbij het fietspad geheel vrij komt te liggen van de rijbaan is vele malen veiliger dan de huidige situatie, waardoor de verkeersveiligheid in het geheel gezien er aanzienlijk op vooruit zal gaan. Aan de oversteken is extra aandacht geschonken en naar aanleiding van de eerdere inloopavond, worden enkele door bewoners geopperde ideeën om dit nog verder te verbeteren, meegenomen. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

67. *Reclamant stelt voor de huidige situatie te handhaven.*
Reactie gemeente: De reden voor de reconstructie is dat de N417 enerzijds toe is aan groot onderhoud en anderzijds omdat het huidige profiel van de weg niet voldoet aan de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. De fietspaden liggen te dicht op de weg en zijn te smal, er is geen uitwijkmogelijkheid voor het gemotoriseerd verkeer aanwezig en bij het verlaten van de uitwegen aan de oostzijde is geen opstelruimte aanwezig voor het fietspad waardoor gemotoriseerd verkeer op het fietspad moet wachten. De inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

68. *Reclamant stelt voor te overwegen of bromfietsers van de hoofdrijbaan gebruik kunnen maken.*
Reactie gemeente: De provincie en de gemeenten volgen het landelijke beleid "Duurzaam Veilig". Daarin zijn regels opgenomen over de functies en inrichting van wegen. De N417 is door de provincie in het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan aangewezen gebiedsontsluitingsweg. Op deze categorie wegen rijden zowel bromfietsers als fietsers buiten de bebouwde kom op een fietspad. Reden hiervoor is onder andere dat het snelheidsverschil tussen het gemotoriseerd en bromfietsverkeer

te groot is (waarbij wordt gekeken naar zowel de wettelijk toegestane als de werkelijk gereden snelheid). Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

69. *Reclamant stelt voor om de (brom)fietsers ook op de rotonde Utrechtsestraatweg/Noodweg voorrang te geven, zoals ook elders op de N417 het geval is.*
Reactie gemeente: De rotonde N417/Noodweg bevindt zich buiten de bebouwde kom, in tegenstelling tot enkele rotondes op de N417 in de provincie Utrecht die binnen de bebouwde kom liggen. De landelijke richtlijnen adviseren op rotondes buiten de bebouwde kom het gemotoriseerd verkeer voorrang te geven op het langzaam verkeer. Die richtlijnen volgt de provincie ook. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

---

**Ad 13. Reclamant 12**

70. *Het plan suggereert dat er een groot draagvlak is onder de aan- en omwonenden. Reclamant geeft aan dat verzuimd is om rekening te houden met de belangen van de inwoners van Hollandsche Rading.*
Reactie gemeente: De Vereniging Utrechtseweg & Omgeving heeft in 2006 een oproep gedaan om de N417 veiliger te maken. Tevens heeft de vereniging diverse malen gewezen op de te hoge snelheid op de N417 en is op verzoek van deze vereniging (tegen het beleid in) extra bebording geplaatst om fietsers te wijzen op aanwezigheid van voetgangers. De bewoners van het zuidelijke deel van de N417 (tussen Noodweg en Hollandse Rading) vragen al jaren om aanpassing van de N417 vanwege de gevaarlijke situaties ter plaatse van hun uitwegen. Het is bekend dat er zowel voor- als tegenstanders zijn van het project. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

71. *Er heeft geen overleg plaatsgevonden tussen de gemeenten Hilversum en De Bilt ondanks dat er was afgesproken om verandering van bestemmingsplannen die gevolgen voor de andere gemeente hadden met elkaar te bespreken.*
Reactie gemeente: In het voortraject is overleg geweest tussen de provincie, als wegbeheerder en gemeente De Bilt. Gemeente de Bilt heeft eerder aangegeven het project te steunen en heeft ook geen reactie ingediend waaruit het tegendeel zou blijken. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

72. *Het voorgestelde plan leidt ertoe dat de fietsers vanuit Hollandsche Rading richting Hilversum driemaal extra de drukke Utrechtseweg moeten oversteken ten opzicht van de huidige situatie. Dit betekent dat 290 dagelijkse fietsers (merendeel jonge scholieren) op jaarbasis zo'n 250.000 extra fietsoversteken zullen moeten maken. Reclamant vindt dit gevaarlijk doordat de oversteekplaats bij de Noodweg niet optimaal is. Reclamant geeft aan, dat 75% van de dodelijke fietsongelukken plaatsvindt op kruispunten.*
Reactie gemeente: Wij bestrijden niet dat het langzaam verkeer extra oversteken moet maken, maar deze kunnen op een veilige wijze plaatsvinden. Het aantal extra oversteken zegt niets over het feit of iets wel of niet gevaarlijk is. De nieuwe situatie waarbij het fietspad geheel vrij komt te liggen van de rijbaan is vele malen veiliger dan de huidige situatie, waardoor de verkeersveiligheid in het geheel gezien er aanzienlijk op vooruit zal gaan. Aan de oversteken is extra aandacht geschonken en naar aanleiding van de eerdere inloopavond, worden enkele door bewoners geop-

perde ideeën om dit nog verder te verbeteren, meegenomen. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

73. *De oversteekplaats bij het kruispunt van de Maartensdijkseweg waar de fietsers weer naar de oostkant moeten gaan, zal tot gevaarlijke situaties leiden. Drukte zal het moeilijk maken om over te steken. Het gevaar zal dan ontstaan dat de fietsers gaan 'spookrijden'.*
    Reactie gemeente: Het oversteken van relatief grote groepen fietsers op de genoemde locatie beperkt zich hoofdzakelijk tot de ochtendspits. Er is een midden steunpunt opstelplaats voor het langzaam verkeer aanwezig waardoor men getrapt over kan steken. Op de huidige situatie wordt reeds tegen de richting in gefietst. Uit een telling blijkt echter dat dit maar een heel gering aantal is en dit heeft tot op heden niet tot gevaarlijke situaties geleid. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat men dit in de nieuwe situatie meer gaat doen. Het gaat immers om een aanzienlijk afstand vanaf de Diependaalselaan tot aan de Maartensdijkseweg. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingplan.

74. *Reclamant geeft aan, dat gezien de sporadische en lichte verkeersincidenten die zich de afgelopen jaren op en rond de Utrechtseweg hebben voorgedaan, thans geen dringende noodzaak bestaat te zoeken naar een veiligere situatie. Reclamant stelt voor de huidige situatie op te knappen.*
    Reactie gemeente: De realisatie van een vrij liggend fietspad is noodzakelijk, omdat er aan de oostzijde van de N417 geen uitwijkmogelijkheid (geen berm tussen rijbaan en fietspad) is voor het gemotoriseerd verkeer en voor het langzaam verkeer (hekken van erfgrenzen staan direct tegen verharding fietspad). Voor de westzijde geldt hetzelfde op het middelste deel van het tracé, waar het fietspad direct aanliggend is. Daardoor komen motorvoertuigen bij het uitwijken meteen op het fietspad terecht met mogelijk ernstige gevolgen wanneer er ook langzaam verkeer op dat fietspad aanwezig is. In het verleden hebben hier ongevallen plaatsgevonden waarbij (delen) van auto's en motoren uiteindelijk op het fietspad terecht kwamen. Gelukkig was er op dat moment geen langzaam verkeer aanwezig. De gemeente is een voorstander van het voorkomen van ongevallen en niet van het achteraf reageren wanneer er een ongeval heeft plaats gevonden. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

---

**Ad 14. Reclamant 13**

75. *Het plan suggereert dat er een groot draagvlak is onder de aan- en omwonenden. Reclamant geeft aan dat zij zich aansluit bij de reactie van de Vereniging Utrechtseweg & Omgeving die aangeeft dat er onvoldoende draagvlak is in de omgeving voor de realisatie van het bestemmingsplan.*
    Reactie gemeente: De Vereniging Utrechtseweg & Omgeving heeft in 2006 een oproep gedaan om de N417 veiliger te maken. Tevens heeft de vereniging diverse malen gewezen op de te hoge snelheid op de N417 en is op verzoek van deze vereniging (tegen het beleid in) extra bebording geplaatst om fietsers te wijzen op aanwezigheid van voetgangers. De bewoners van het zuidelijke deel van de N417 (tussen Noodweg en Hollandse Rading) vragen al jaren om aanpassing van de N417 vanwege de gevaarlijke situaties ter plaatse van hun uitwegen. Het is bekend dat er zowel voor- als tegenstanders zijn van het project. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

76. *Reclamant heeft bezwaar tegen een enkelzijdig fietspad vanwege meer oversteekmomenten.*
Reactie gemeente: Wij bestrijden niet dat het langzaam verkeer extra oversteken moet maken, maar deze kunnen op een veilige wijze plaatsvinden. Het aantal extra oversteken zegt niets over het feit of iets wel of niet gevaarlijk is. De nieuwe situatie waarbij het fietspad geheel vrij komt te liggen van de rijbaan is vele malen veiliger dan de huidige situatie, waardoor de verkeersveiligheid in het geheel gezien er aanzienlijk op vooruit zal gaan. Aan de oversteken is extra aandacht geschonken en naar aanleiding van de eerdere inloopavond, worden enkele door bewoners geopperde ideeën om dit nog verder te verbeteren, meegenomen. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

77. *Reclamant heeft bezwaar dat het fietspad op enige afstand in het bos loopt wat de zichtbaarheid niet ten goede komt. Reclamant vreest dat dit met name meisjes weerhoudt om te gaan fietsen, waardoor het autoverkeer toeneemt.*
Reactie gemeente: Het grootste deel van het huidige westelijke fietspad tussen Hollandse Rading en Hilversum ligt reeds vrij van de weg. Er zijn geen gevallen bekend waarin dit tot problemen heeft geleid. Tevens is een gelijke situatie op het zuidelijk deel van de N417 en de Noodweg aanwezig die dat volgens opgave van de politie, ook nooit tot problemen heeft geleid. Op verzoek van bewoners is extra aandacht besteed aan de sociale veiligheid: goede verlichting, doorzicht naar de weg en een hekwerk aan de westzijde van het fietspad. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

78. *Reclamant geeft aan, dat het in deze tijd van obesitas bij jongeren het van belang is te blijven bewegen. Hiervoor is een veilig fietspad essentieel.*
Reactie gemeente: De gemeente onderschrijft het belang van een veilig fietspad. Met deze reconstructie wordt hier invulling aan gegeven. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingplan.