



**RED HEUVEN**

Stichting Red Heuven  
& De Posbank

De rechtbank Gelderland  
Team Bestuursrecht  
Postbus 9030  
6800 EM Arnhem

Datum: 12 juli 2024

Per email verstuurd aan: [bestuursrecht.sv.rb-gel@rechtspraak.nl](mailto:bestuursrecht.sv.rb-gel@rechtspraak.nl)

Betreft: Beroep tegen verkeersbesluit - Geslotenverklaringen (met venstertijden) in het Posbankgebied van Nationaal Park Veluwezoom ten noorden van de dorpen Velp, Rheden en De Steeg van 31 mei 2024. Kenmerken: RHD2024-VKB-272 en zaaknummer 897606

#### Bijlagen

1. Verkeersbesluit - Geslotenverklaringen (met venstertijden) in het Posbankgebied van Nationaal Park Veluwezoom ten noorden van de dorpen Velp, Rheden en De Steeg: RHD2024-VKB-272 en zaaknummer 897606 d.d. 31 mei 2024
2. Bijlage schematisch kaartje van afsluitingen
3. Bijlage tijdslijn belangrijke besluiten en acties over Schietbergseweg
4. Reactie-nota zienswijzen op Verkeersbesluit-geslotenverklaringen van College
5. Schema verkeerskundigen gemeente Rheden over vermeende verkeersintensiteitsafname
6. Beroep Stichting Red Heuven en de Posbank tegen opheffen ERV Schietbergseweg 3 april 2023

Namens stichting red Heuven en de Posbank  
Sam Groenewoud  
[Sam@restaurantderuif.nl](mailto:Sam@restaurantderuif.nl)





Geachte heer/mevrouw,

Hierbij gaan wij, Stichting Red Heuven en de Posbank (verder te noemen: de Stichting), in beroep tegen het Verkeersbesluit d.d. 31 mei 2024 van het College van B&W van gemeente Rheden (hierna te noemen het College), RHD2024-VKB-272. Het betreft een verkeersbesluit-Geslotenverklaringen met venstertijden in het Posbankgebied van Nationaal Park Veluwezoom (bijlage 1).

De Stichting gaat in beroep vanwege onvoldoende, ontijdige, foutieve dan wel selectieve onderbouwing van de consequenties van het verkeersbesluit op:

1. De verkeersdruk op de Schietbergseweg
2. De verkeersveiligheid op deze zeer smalle Schietbergseweg
3. Geluidsoverlast en de kwaliteit van de natuur met name van de kwetsbare heidevelden waar de Schietbergseweg dwars door heen gaat.

### **Even wat achtergrond voor de context**

Er wordt al decennia gesproken om het Nationaal Park Veluwezoom (vaak de Posbank genoemd) af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Met name de vele "rondjesrijders" dwars door dit natura 2000 gebied en de toenemende verkeersdruk zorgen voor veel overlast voor omwonenden en druk op de natuur. De Schietbergseweg vanaf dorp Rheden naar het Posbank Paviljoen was en is het drukste van de 3 toegangswegen daarnaartoe. Zeker op droge weekenddagen staat het verkeer op de Schietbergseweg regelmatig vast. De andere toegangswegen komen vanuit Velp/Beekhuizen en De Steeg.

Eindelijk leek het zover: in 2020 werd een projectorganisatie opgetuigd in opdracht van gemeente Rheden, Rozendaal en Natuurmonumenten om meerdere opties te onderzoeken die moeten leiden tot een Masterplan Veluwezoom waarbij ook verkeersknelpunten opgelost zouden moeten worden en de natuur ontzien. De Stichting is blij dat ook de politiek inziet dat de toenemende recreatiedruk de natuur ernstig schaadt en dat er verkeersmaatregelen nodig zijn. Vele belangengroepen participeerden in werkgroepen onder begeleiding van een adviesbureau en projectleider. Dit heeft honderdduizenden euro's gekost en honderden uren van betrokkenen. Verschillende opties (A,B,C) voor het Masterplan werden bediscussieerd en verfijnd.

Optie C van het Masterplan, met afsluitingen van de drie toegangswegen naar het Posbank Paviljoen, dus inclusief een afsluiting van de Schietbergseweg vanaf het wildrooster (Schietbergseweg Hoog), werd toendertijd geadviseerd door 75% van betrokken belangengroepen. Hierdoor zou er veel minder verkeer rondrijden in het natura 2000 gebied en de drukke Schietbergseweg meer ontlasten. Een prima voorstel.

Maar een krappe meerderheid van de Raad van Rheden heeft toen zelf in een paar dagen voor de besluitvormende Raads-vergadering op 19 oktober 2021 een nieuw scenario D bedacht: geen afsluiting van de Schietbergseweg Hoog naar het Posbank Paviljoen die daardoor de enige doodlopende toegangsweg zou worden verder het gebied in. Zie kaartje bijlage 2. Wel de andere weg-afsluitingen in de rest van het gebied maar met allerlei uitzonderingen zoals afsluitingen alleen in de weekenden en de maanden juli en augustus,



en uitzonderingen op afsluitingen zoals voor auto's met gehandicaptenkaart-houders.

De gemeente lijkt vervolgens naar de wenselijkheid van optie D toe te redeneren. In bijlage 3 staat een tijdslijn. De gemeente spreekt zichzelf vaak tegen, komt veel te laat met mogelijke en foutieve en onvolledige onderbouwingen van consequenties van optie D en we moeten steeds weer zelf op zoek naar de verschillen in die onderbouwingen en met berekeningen komen. Al met al geeft dit weinig vertrouwen in het gemeentelijk besluitvormingsproces. Het beeld rijst op van een organisatie die alles in het werk stelt om een niet doordacht zij het democratisch genomen besluit er doorheen te krijgen en zo ook gelden van de provincie zeker te stellen.

Het is nu een feit: de Schietbergseweg is per 1 juli 2024 een doodlopende tweerichtingsweg geworden naar het Posbank Paviljoen en de enige weg dieper het gebied in. Tenminste, de weekenden en de maanden juli en augustus en met allerlei uitzonderingen conform optie D. Goed om te weten dat er ook een tijdelijke periode 1-richtingsverkeer (ERV) was ingesteld op de Schietbergseweg Hoog om de drukte te managen en dat dit per 1 juli 2024 dus niet meer het geval is. De laatste stap was de reactie-nota zienswijzen (apart toegevoegd als bijlage 4, ook behorend tot verkeersbesluit) en een mondeling overleg in juni 2024 met de voorzitter van de Stichting en 1 van haar adviseurs om verdere vragen te beantwoorden die niet in de reactie-nota zienswijzen werden beantwoord.

### **De redenen van beroep**

Al met al voldoet de gemeente met dit besluit en haar minimale, dan wel ontijdige dan wel onjuiste onderbouwing niet aan het **zorgvuldigheidsbeginsel**, zoals vastgelegd in artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht: *“Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen”*. In haar reactienota op zienswijzen punt 35 zegt de gemeente overigens dat *het bestuursorgaan niet de absolute noodzaak van een verkeersbesluit hoeft aan te tonen. Voldoende is dat .... de eraan ten grondslag gelegde belangen .... worden gediend en dat inzichtelijk is gemaakt op welke wijze deze belangen tegen elkaar zijn afgewogen*. Het zal misschien zo zijn dat de belangen niet te hoeven worden aangetoond, maar de onderbouwing en inzichtelijk maken van het verkeersbesluit voldoet niet aan het zorgvuldigheidsbeginsel.

Wij hebben een aantal bezwaren geselecteerd waarvoor wij de beantwoording onvoldoende vinden. Waar mogelijk refereren we aan het genummerde antwoord van de gemeente van hun reactie-nota zienswijzen dan wel hoofdstuk in het betreffende verkeersbesluit.

### **BEROEPSGROND 1. VERKEERSDRUKTE EN PARKEREN**

(H4 in verkeersbesluit, nr 12 t/m 16 en 25 t/m 30 in reactie nota zienswijze gemeente)

Het college gaat er ten onrechte vanuit dat er minder verkeer komt op de Schietbergseweg tijdens afsluiting van de andere twee wegen. Twee van de drie toegangswegen dieper het gebied in worden in het verkeersbesluit afgesloten. De enige mogelijkheid om met de auto of motor dieper het gebied in te gaan en daar te parkeren is de Schietbergseweg.

Het college houdt geen rekening met het waterbedeffect: door afsluiting van de opgangen Velp en De Steeg zullen veel bezoekers via Rheden gaan en de gok nemen op een



vrijkomende parkeerplaats en/of na een snelle blik op het uitzicht de afdaling via de Schietbergseweg weer inzetten.

Het wordt dus juist een stuk drukker op de Schietbergseweg terwijl omwonenden van de Schietbergseweg en Arnhemsestraatweg al jaren vragen om vermindering van verkeersdrukke. Ook de gemeente zelf heeft eerder aangegeven dat het te druk was op de Schietbergseweg toen het nog 2-richting was tot en met 2020. Zo spreekt de gemeente zelf in de motivering van haar omgevingsvergunning in 2021 over de overloopparkeerplaats bij het Bezoekerscentrum: *“Al jaren neemt het bezoekersaantal van het bezoekerscentrum van Natuurmonumenten te Rheden toe”*. En laten we niet vergeten, door de gemeente is zelf vastgesteld dat het invoeren van (tijdelijke) ERV in 2021 vanaf het wildrooster op de Schietbergseweg een *“enorme verlichting geeft aan de drukke en doorstroming en bijdraagt aan spreiding van bezoekers. En dat aan bereikbaarheid van woningen en bedrijven aan de Schietbergseweg niets verandert”*. Aanwonenden van de Schietbergseweg hebben de verkeersintensiteit zien afnemen door dit ERV, zeker in de middag, en hebben dit als zeer positief ervaren.

Dit verkeersbesluit-gesloten verklaring, met het opheffen van ERV op de Schietbergseweg Hoog, maak de drukke en overlast alleen maar erger, ook vergeleken met de situatie dat het nog 2-richtingsverkeer was. De omwonenden zijn door dit besluit de enige inwoners van gemeente Rheden die alleen maar veel meer verkeer voor de deur krijgen terwijl daar altijd het grootste knelpunt was. Voor de goede orde: het gaat om de bewoners van zo'n 140 woningen aan Arnhemsestraatweg en Schietbergseweg.

**a. Maximaal aantal verkeersbewegingen klopt niet: meer dan 8000 ipv 5860.**

De gemeente schat dat de verkeersdrukke niet meer kan zijn dan **5860** verkeersbewegingen van motorvoertuigen per dag op de Schietbergseweg, een Bubeko II erftoegangsweg.-De gemeente vindt dit acceptabel omdat het binnen de maximum voorkeerswaarde voor een erftoegangsweg (6000 bewegingen per 24 uur) blijft. De gemeente heeft dit cijfer niet onderbouwd in het verkeersbesluit. Pas in een gesprek na de gemeentelijke nota -reactie op zienswijze- kwam de onderbouwing op tafel en werd een heel lastig schema overhandigd. Zie bijlage 5.-De gemeente gaat uit van een gemiddelde parkeerduur van 1,5 uur, tussen 10 uur en half 6. Dit geeft 5 shifts (heen en weer rijden = 10 verkeersbewegingen maximaal per parkeerplaats in die tijdsperiode). Vermenigvuldig 10 met het totaal aantal parkeerplekken aan de Schietbergseweg, en wat extra verkeer in resttijden daaromheen.

De gemeente heeft gerekend met 470 parkeerplekken totaal aan de Schietbergseweg (inclusief de 150 extra parkeerplaatsen die nog gepland staan bij het bezoekerscentrum/Heuven) dus dat wordt 4700 verkeersbewegingen tussen 10 en half 6 plus het verkeer buiten deze tijden = 5860.

Echter, bij onze naberekening en in telefonisch overleg dd 8 juli 2024 met een verkeerskundige ontdekt, bleek dat de gemeente een rekenfout heeft gemaakt. 180 parkeerplaatsen rondom de restaurants zijn vergeten mee te nemen in de berekening, deze worden tijdens drukke dagen allemaal bezet. Er zijn 640 parkeerplekken aan de Schietbergseweg ipv 470. Het maximale aantal verkeersbewegingen komt dan uit boven de 8000 verkeersbewegingen per etmaal. Nogal een verschil met de oorspronkelijke gemeente-





berekening en zeker boven de voorkeurs grens-waarde van Bubeko-weg. Dit is zeker niet tijdig inzichtelijk gemaakt: ruim na het nemen van het verkeersbesluit!

Overzicht gemaakt door Stichting (2022) van aantal parkeerplekken op basis principe-akkoord jan. 2022:

P Posbank paviljoen	150
P rondom Heuven huidig (150 P bezoekerscentrum plus 180 P's restaurants Houtplaats en Ruif)	330
P extra gepland bij bezoekerscentrum (uitbreiding)	150
P Driesprong voor gehandicapten (via Posbank Paviljoen)	10
<b>TOTAAL P via Schietbergseweg</b>	<b>640</b>

**b. Afname maximale verkeersdruk? Nee, toename!**

De gemeente rept van een verkeersafname van 19% Schietbergseweg Laag en 43% op Schietbergseweg Hoog op drukste dagen. Zie bijlage 5. Dit klopt niet.

- De gemeente rekent foutief (zie punt a) met 5860 ipv ruim 8000 maximale verkeersbewegingen. Dan zou het uitkomen op zo'n 13% toename in verkeersdruk op Schietbergseweg Laag op drukste dagen.
- Bovendien is deze percentuele "afname" gebaseerd op de cijfers van de drukste weekenddag in 2020 op 23 augustus: 7230 verkeersbewegingen tijdens bloeiende heide dus niet representatief. Een betere vergelijking zou zijn met de drukste weekenddag in mei 2020, 3065 verkeersbewegingen. En dat vonden omwonenden al razend druk omdat het dan op piekmomenten op de dag rondom 11 en 1 uur vast staat.

Je krijgt dan een heel ander beeld te weten een verdubbeling tot bijna ver-driedubbeling in verkeersbewegingen ipv een verkeersafname. Het komt er op neer dat dagen met ruim 8000 verkeersbewegingen veel vaker zullen voorkomen. Hoe je het ook wendt of keert, er is een verkeerstoename en geen afname. En piekdagen met 8000 verkeersbewegingen en/of elke seconde een auto langs op de Schietbergseweg is eerder norm dan uitzondering. De Stichting vindt dit onacceptabel, dit geeft nog meer overlast voor natuur, bezoekers en omwonenden.

**c. Afsluiting is geen afsluiting.**

De afsluitingen boven bij het Posbank paviljoen richting Velp om rondjesrijders tegen te



gaan, blijken helemaal geen afsluiting maar versmallingen. Alleen al de eerste weken van de invoering hebben wij vele auto's en motoren hier doorheen zien gaan. En juist motoren geven zoveel geluids- en natuuroverlast en laten zich niet zo makkelijk tegenhouden. Waarom is het geen volledige afsluiting? Waarschijnlijk omdat het verkeersbesluit ook inhoudt dat gehandicaptenparkeerkaart- houders wel als enigen verder kunnen rijden tot aan 10 P's op P Driesprong (vanwege "inclusie", zie ook nr 30 reactienota). Dit is niet te handhaven. Bovendien is dit geen "inclusie" maar positieve discriminatie. Weer een minder doordacht onderdeel van het verkeers-besluit omdat zo de weg niet is af te



sluiten en er vele uitzonderingsborden nodig zijn.

d. **PRIS is niet zalig makend en gaat zoekverkeer niet tegen.**

Gemeente Rheden is er van overtuigd dat door het opheffen van “rondje Posbank” het aantal verkeersbewegingen afneemt op de Schietbergseweg ten opzichte van de tweerichting-situatie van vóór instellen van ERV voorjaar 2021. Gemeente Rheden onderbouwt dit enkel met het aantal P's aan de Schietbergseweg (wat niet bleek te kloppen) en de instelling van het PRIS dat berust op vrijwillige medewerking van de automobiele bezoeker. Maar: het PRIS is tijdens dit schrijven nog niet ingevoerd en dat gaat naar verwachting nog jaren duren. Tijdens de eerste 2 maanden van de afsluiting in juli en augustus 2024 worden er af en toe verkeersregelaars gezet, die in de gaten houden of het vol is of anders afzakken naar de lager gelegen parkeerplaats Heuven om auto's tegen te houden. Wat er vervolgens de maanden er na gebeurt, is onduidelijk behalve dat er met verplaatsbare Prisma-borden wordt gewerkt onder aan de Schietbergseweg en er extra zoekverkeer komt.

e. **Meten en representativiteit daarvan**

Eerst een Verkeersbesluit nemen en dan gaan meten lijkt ons geen goede volgorde en in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel uit art 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Verkeersbewegingen worden “geteld” in ieder geval van 4 tot 25 augustus 2024, zo hebben we gehoord tijdens een mondelinge toelichting op de reactienota in antwoord op 1 van onze vragen. Omdat in 2020 in dezelfde periode is geteld, toen de Schietbergseweg Hoog nog 2-richtingsweg was. Deze telling is niet representatief vanwege de volgende redenen:

- juli en augustus (tot de heide bloeit en dat varieert van jaar tot jaar) zijn de rustigste maanden van het jaar
- er is dan geen zoekverkeer overdag omdat er nog inzet is van verkeersregelaars
- er zijn extra 150 parkeerplaatsen gepland bij P Heuven/bezoekerscentrum aan de Schietbergseweg die bij oplevering dus leiden tot meer verkeersbewegingen.

Zo wordt het wel heel makkelijk om een “succes” te behalen! De stichting mocht in een mondeling overleg in juli 2024 aangeven welke week zij dan wel wilde dat er geteld moet worden (!! ) maar uiteraard moet er minimaal een heel jaar worden “geteld”, 24 uur per dag de hele week. Ondanks een eerder aangenomen motie “Goed onderzoek, goed plan” (okt. 2019) is er nooit goed geteld over een langere periode. De data waren onvolledig en cijfers over verkeersbewegingen zijn niet goed bijgehouden of zijn niet representatief.

f. **Pieken in verkeersdruk en erfbereikbaarheid**

Ook een getal van max 5860 verkeersbewegingen uit het verkeersbesluit zegt nog weinig behalve dat het veel te druk is op zo'n smalle weg door een natuurgebied. En die 5860 blijkt door rekenfouten meer dan 8000 verkeersbewegingen te zijn.

Bij zeg 6000 autobewegingen over zo'n 6 uur verspreid is dat 17 auto's gemiddeld per minuut, oftewel **elke 3 tot 4 seconden een auto over de Schietbergseweg Laag**. Dat vindt de Stichting al veel te veel. Maar er zijn pieken op een dag in verkeersdruk. Vooral tussen 11.00 en 13.00 en einde middag. Dit betekent **elke seconde een auto of file**. Omwonenden kunnen dan hun erf niet af.

Al het verkeer wordt naar de Schietbergseweg geleid en dat is waar nu de meeste parkeerplaatsen zijn en waar er nog 150 extra worden gepland. Dit geeft te veel verkeersintensiteit. Wij hebben dit al vele keren eerder onder de aandacht gebracht. Het



zou wel gereden kilometers, stikstof en drukte schelen als er bijvoorbeeld een groter parkeerterrein extra komt tussen de afslag van de A348 en de afslag naar de Schietbergseweg. Over dit laatste: er is niet eens moeite gedaan om dit te onderzoeken "omdat het niet nodig zou zijn, de Schietbergseweg kan dat wel aan". Nee dus, de Schietbergseweg kan het niet aan. En de groei van het toerisme gaat ondertussen gewoon door.

Wij zouden graag zien dat er extra parkeerplaatsen buiten het natura 2000 gebied komen, liefst dicht bij de afslag van de snelweg. Vanaf deze parkeerplaats kunnen mensen dan met elektrisch vervoer naar centrum Rheden, station en het Posbank gebied worden vervoerd. Auto's met fiets kunnen daar ook prima parkeren en vervolgens met de fiets verder.

- g. Er is nu al een **onevenwichtige verdeling** tussen de toegangswegen volgens het verkeersbesluit van de gemeente (h 4: gem. per dag over 3 periodes van 3 weken gemeten 2020):
- op toegangsweg Beekhuizen vanuit Velp: 1600 voertuigen per dag
  - op toegangsweg Diepesteeg vanuit de Steeg: 1400 voertuigen per dag
  - op toegangsweg Schietbergseweg vanuit Rheden: **4800** voertuigen per dag

In de nieuwe verdeling komt alle druk op de Schietbergseweg te liggen, als je kijkt naar het totaal aantal P's in het gebied en waar de afsluitingen gemaakt zijn. De belangen van inwoners van Velp/Beekhuizen, de Steeg en Rozendaal zijn ten koste van de Schietbergseweg gehonoreerd: daar is wel een verwachte verkeersafname van wel 35% - 43% tot nog meer (bijlage 2). Terwijl de verkeersintensiteit op het grootste knelpunt, de Schietbergseweg, juist niet veel meer toeneemt. Dat vinden wij geen evenredige afweging van bewoners-belangen. Men concludeert overigens dat de zomerperiode het drukste was op basis van 2020, maar toen konden mensen niet naar het buitenland op vakantie. Omwonenden weten dat zomerperiode relatief het rustigst is. Ook hier weer missen representatieve data.

- h. **Geen noodzaak voor bereikbaarheid parkeerplaats Posbankpaviljoen (nr 30)**  
Parkeerplaats bij het Posbank Paviljoen (160 P) hoeft niet bereikbaar te blijven voor auto's en motoren tijdens afsluitingen, in tegenstelling wat gemeente zegt in haar reactie nota punt 30. *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 spelen daarbij ook diverse belangen van de bezoekers, uitbater en terreineigenaren.*
- Laten we kijken naar die laatst genoemde belangen.  
Bezoekers die dat echt willen kunnen sowieso doordeweeks buiten de zomermaanden het Posbank Paviljoen en andere parkeerplaatsen "boven" met auto of motor bereiken en ook nog hun rondjes rijden. En er zijn talloze bezoekers die juist rust en minder verkeersdrukte willen. Bovendien wordt er gerept van plannen (nr 9) om personen naar 'boven' in het Posbankgebied te brengen met duurzaam kleinschalig vervoer.  
De terrein-eigenaar, Natuurmonumenten, was 1 van de opdrachtgevers van het



Masterplan en heeft een commercieel belang bij opheffen van ERV op de Schietbergseweg Hoog. De uitbater van het Paviljoen draagt geld af aan Natuurmonumenten. Het bevreedt ons dat Natuurmonumenten niet meer gewicht geeft aan natuurbehoud en herstel. Zij maken zich niet sterk voor afsluiting van Schietbergseweg Hoog of het behouden van ERV. De belangen van natuur worden ondergeschikt gemaakt aan het ondernemersbelang.

- En zoals in dit beroep uitvoerig duidelijk wordt gemaakt: dit besluit van de gemeenteraden om het Posbank Paviljoen ten alle tijden bereikbaar te houden vanaf de Schietbergseweg is gebaseerd op ontijdige, onvolledige en foutieve informatie over de consequenties voor de verkeersdrukke op de Schietbergseweg.

Het is wel mogelijk voorgestelde afsluitingen in de weekenden en zomermaanden door laten gaan EN tegelijkertijd ook Schietbergseweg Hoog af te sluiten. Dat levert minder gereden kilometers op, meer verkeersveiligheid, minder verkeersoverlast en minder emissie vooral op de heide. 75% van alle belangengroepen betrokken bij het Masterplan zijn hier voor.

## **BEROEPSGROND 2: VERKEERSVEILIGHEID**

(H6 in verkeersbesluit, nr 17 tm 24 in reactienota van gemeente op zienswijzen)

Het college spreekt van een verbetering van de verkeersveiligheid door de Schietbergseweg Hoog weer twee richtingen te maken per 1 juli 2024. Maar het college creëert juist een onveilige situatie en spreekt zichzelf weer tegen omdat er niet voor niets ERV was ingevoerd (zie bijlage 3).

De Schietbergseweg is smal, heel smal, op sommige onderdelen slechts 3,70 breed. En veelal is er naast het geasfalteerde stuk ofwel zand ofwel ribbel tegels, waar je zeker als fietser niet in terecht wilt komen. En er zijn heel veel fietsers (wielrenners) die met duizelingwekkende vaart van de Schietbergseweg af rijden. De bermranden waren erg uitgesleten, dat is een beetje bijgewerkt. Maar de natuur zal zijn werk blijven doen door uitwassing van spoelwater en door zwijnen die graag de kant omwroeten. Zeer gevaarlijk als je hier met het wiel van je voertuig/ fiets inkomt.

Zo'n smalle weg combineert niet goed met brede auto's. Auto's worden steeds breder, ook wel autobesitas genoemd. De gemiddelde auto is nu 2 meter breed, inclusief buitenspiegels. En de huidige populaire SUV's zijn nog een stuk breder, 2.20 meter breed. Passeren van twee auto's kan dus maar net of net niet. En met volop fietsers en wandelaars, dan krijg je conflictsituaties. Bij een weg van 4.20 of 3.70 breed, is dit onveilig bij tegenliggers. Volgens metingen is de gemiddelde snelheid van motorvoertuigen die naar beneden komen 60 km/u. Ook wielrenners en fietsers gaan met zeer hoge snelheden naar beneden de steile Schietbergseweg Hoog af. En dat in combinatie met de verkeersdrukke die toeneemt omdat dit de enige toegangsweg is naar paviljoen de Posbank. Vooral voor fietsers en wielrenners wordt het erg onveilig.

### a. Ongevalsrisico (ad 17).

Artikel 2 eerste lid onderdeel a van de Wegenverkeerswet luidt: *De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot: a. het verzekeren van de veiligheid op de weg.*

Hoewel als eerste in dit wetsartikel genoemd blijft het aspect verkeersveiligheid in de





onderbouwing van het verkeersbesluit zwaar onderbelicht. Slechts in de beantwoording van de zienswijze wordt aandacht aan de veiligheid op de Schietbergseweg door te verwijzen naar cijfers van ViaStat waaruit zou blijken dat het aantal ongevallen op de Schietbergseweg “erg laag” is. Wat is “erg laag”? Deze cijfers zijn ons niet bekend en zijn geen onderdeel van het Verkeersbesluit. Uit eigen waarneming is wel bekend dat zelfs toen de Schietbergseweg ERV was, er -mede door het slingerende verloop van de Schietbergseweg- sprake kan zijn van gevaar als omhoogrijdende auto's groepjes fietsers gaan inhalen en daarmee mogelijk in conflict komen met racefietsers die met grote snelheid de Schietbergseweg afkomen. Met herinvoering van tweerichtingsverkeer neemt dit risico tgv passerende auto's enkel toe.

Bijzonder is dat de onveilige situatie als gevolg van de snelheid van dalende fietsers (“bergafwaarts”) wel genoemd wordt onder de aanvullende overweging 6 in het Verkeersbesluit, maar dan enkel in verband met de situatie bij de Beekhuizenseweg. De snelheden van fietsers vanaf de Schietbergseweg omlaag zijn minstens zo groot, de overzichtelijkheid van de wegsituatie niet beter. Dit geeft weer eens voeding aan de gedachte dat er naar een gewenste situatie wordt toegeschreven zonder feitelijke of volledige overwegingen.

b. **Ad 18. verschil in snelheid weggebruikers.**

De beantwoording door de gemeente berust ons inziens op een fictief inzicht. Het uitgangspunt “*weggebruikers zullen meer op elkaar moeten letten en elkaar meer de ruimte geven*” biedt onvoldoende waarborg voor de veiligheid van de kwetsbare weggebruiker. Afgezien dat veel automobilisten verrast zullen worden door de grote snelheid waarmee fietsers de Schietbergseweg afkomen, is het op elkaar letten tegenwoordig een zwak punt en in plaats van elkaar de ruimte geven geldt in de praktijk “het recht van de sterkste”. In plaats van het lot van de kwetsbare weggebruiker in handen te leggen van het gedrag van de medeweggebruiker verwachten wij van gemeente Rheden concrete maatregelen die deze veiligheid moeten garanderen, zoals weer instellen van ERV dan wel volledige afsluiting van Schietbergseweg Hoog voor het gemotoriseerde verkeer.

c. **Verkeersveiligheid onder druk door te smalle rijbaan (ad 19)**

Afgezien van afsluiting voor bussen en vrachtverkeer wordt voorbij gegaan aan de eerder genoemde autonome ontwikkeling dat personenauto's steeds groter worden (autobesitas). Waar het huidige wegprofiel al smal is en lokaal tot schaderijding leidt, wordt het smalle wegprofiel met tweerichtingsverkeer alleen maar een groter probleem. Bovendien: in maart 2021 heeft de gemeente besloten om tijdelijk ERV in te stellen op de Schietbergseweg Hoog. *Het doel was verzekeren van verkeersveiligheid en beschermen van weggebruikers en passagiers*. Het terugdraaien naar 2-richtingsverkeer spreekt deze eerdere uitspraken van de gemeente tegen. Weer een tegenstrijdigheid.

d. **Betere weginrichting? (ad 19, 22, 24):**

Wat betreft een betere weginrichting: Waarom wordt er eerst een verkeersbesluit genomen en daarna pas gekeken naar de aanpassingen aan de Schietbergseweg? Het herinrichtingsplan dient gelijktijdig te gaan aan het Verkeersbesluit. Doordat het college dit losgekoppeld heeft, creëer je een enorm veiligheidsrisico. Helaas is er niets gedaan



met alle voorstellen die twee jaar geleden zijn geopperd door verschillende partijen. Een goede weging heeft twee doelen: een veiliger weg en een zeer speciale weg door een prachtig natuurgebied, waar je langzaam en bewust mag rijden. Vanaf het begin van de Schietbergseweg!

De Stichting vindt het niet acceptabel dat het ontwerp van de Schietbergseweg zo lang op zich laat wachten. Zo ontstaat er een onveilige situatie die nog een lange periode blijft bestaan want uitvoering van aanpassingen is niet zo snel geregeld.

Tijdens de mondelinge toelichting aan de Stichting na de reactienota zienswijzen, is gesproken over ons idee om een fietsstraat (auto te gast) te maken van Schietbergseweg. De gemeente vindt dat dit alleen kan gelden voor Schietbergseweg Hoog en dit zou inhouden dat de weg daar verbreed moet worden (!) en met 2 aparte stroken wordt geasfalteerd (dit kost trouwens ook weer aardig wat CO<sub>2</sub>). De plannen over Schietbergseweg Laag zijn nog onduidelijk terwijl juist daarover de besluitvorming sneller had kunnen verlopen. Bovendien zien wij geen belemmeringen om van Schietbergseweg Laag een fietsstraat te maken.

### **BEROEPSGROND 3: MILIEU EN GELUIDSOVERLAST**

H3 in verkeersbesluit, reactie nota 31 tm 34

De staat van de natuur, en zeker de heidevelden waar de Schietbergseweg Hoog doorheen loopt, is belabberd en blijkt nog veel slechter te zijn dan een aantal jaren geleden gedacht. Zo'n 30% van de heide is onherstelbaar dood, door o.a. stikstofdepositie en droogte. De grond bijna zo zuur als azijn. En juist in dit deel van het Nationale Park Veluwezoom wil men verkeer heen en weer terug laten rijden terwijl men andere wegen afsluit. Onder het mom dat er toch een verbetering is in totale stikstofdepositie en andere vervuiling voor het gehele Park VeluweZoom. In bijlage 2 van het verkeersbesluit lijkt dit laatste onderbouwd te worden door een ingewikkelde berekening van vermindering van het totaal aantal gereden kilometers en het effect op stikstof depositie.

- a) Op die berekening/schatting hoeveel het aan stikstof scheelt is het één en ander aan te merken. De totale stikstofdepositie-vermindering door voorgestelde afsluitingen wordt te rooskleurig voorgespiegeld. In de schatting van de gemeente is niet meegenomen dat er extra kilometers gereden moeten worden naar uitwijk P's die verder weg liggen van de afslag van de snelweg, als de P's aan de Schietbergseweg vol zijn. Bovendien kost het extra kilometers om de doodlopende Schietbergseweg weer af te rijden vergeleken met de situatie toen er nog een rondje gereden. Plus nog wat andere omissies, zoals filerijden dat meer stikstofdepositie geeft.
- b) Het college schat in haar stikstofberekening dat de helft van het verkeer die anders op de afgesloten wegen vanuit de Steeg of Velp/Beekhuizen hadden gereden dan aan de randen parkeert of de fiets neemt. Dat lijkt ons niet realistisch. De meeste mensen willen de "Posbank" bezoeken en de Schietbergseweg is de enige weg die daar naar toe gaat. Het eerder genoemde waterbed-effect. Ook daarom is de stikstof-besparing te rooskleurig voorgesteld.
- c) Dan nog blijft overeind staan dat een deel van de stikstof en andere vervuilende emissie direct zal neerslaan op de **heidevelden** naast de Schietbergseweg. En zoals een



voormalig minister zei: elke druppel stikstof is er 1 te veel. Dat klinkt al wat beter dan een raadslid van gemeente Rheden die zei tijdens een inspreekuur in 2024: “Ach, er komen toch vanzelf minder auto’s als ze daar steeds in de file staan?”

Er is niet in kaart gebracht hoeveel extra stikstof neerslaat of wat een mogelijk tipping-point voor die stikstofdepositie op de heide is. Uit het verkeers-besluit: *het is nodig om extra zuinig op deze kwetsbare natuur te zijn en elke kans aan te grijpen om verkeerslawaaai, -emissies en stikstofdepositie in het Natura2000-gebied te verminderen.* Dit geldt dan blijkbaar niet voor de heide langs de Schietbergweg die zo gevoelig is voor stikstof?

#### d) **Verkeerslawaaai (31)**

Wat betreft tegengaan van verkeerslawaaai door het verkeersbesluit: zoals de gemeente zegt geven bepaalde racende auto’s en motoren de meeste geluidsoverlast (nr 32 oa). Vaak blijkt, ook volgens kentekenonderzoek van de gemeente, sommige motoren en auto’s meerdere keren hetzelfde rondje te scheuren wat de meeste geluidsoverlast oplevert. Dit is niet opgelost door de zogenoemde afsluiting boven bij het Posbank paviljoen omdat het geen afsluiting is! Motoren en auto’s die echt hun rondje willen rijden, gaan vanaf het Posbank Paviljoen daar gewoon verder de weg af richting Velp en Beekhuizen of de Steeg. Bovendien zijn er ook motoren die even naar boven scheuren naar het paviljoen en dan weer omlaag scheuren. Onaanvaardbaar voor omwonenden en slecht voor de natuur. Aangezien er geen of minimale handhaving is, zeker in de avonden, is de enige echte remedie afsluiting van Schietbergseweg Hoog tegelijkertijd met de andere afsluitingen.







## TOT BESLUIT EN VERZOEK

Als Stichting spreken wij ons ongenoegen uit over de **onzorgvuldige** wijze waarop het verkeersbesluit-Geslotenverklaringen als onderdeel van het Masterplan tot stand is gekomen en hoe in de loop der jaren is omgegaan met bezwaren over de verkeersdruk en onveiligheid op de Schietbergseweg en natuurverslechtering daaromheen. Wij zijn wel blij dat ook de politiek inziet dat de toenemende recreatiedruk de natuur ernstig schaadt en dat er maatregelen nodig zijn om het “Rondje Posbank rijden” te beperken. Voor het gebied Landgoed Heuven en de Posbank pakken als enige de plannen echter zeer slecht uit.

Er zijn vele tegenstrijdigheden, onvolkomenheden, ondoorzichtigheden, te late en foute berekeningen en aannames waarvan we er een groot aantal hebben geadresseerd in dit beroep. Er lijkt naar een gewenste uitkomst toegerekend en geredeneerd te worden waarbij niet is voldaan aan het zorgvuldigheidsbeginsel. Het hele participatieproces is een wassen neus.

Het resultaat: de verkeersdruk op en naar de Schietbergseweg in Rheden is veel te hoog, de natuur staat onder druk en de veiligheid van weggebruikers op deze weg is niet gewaarborgd. De belangen van omwonenden in De Steeg en Velp/Beekhuizen aan de twee andere toegangswegen naar paviljoen de Posbank zijn daarentegen uitstekend gediend, zij gaan er stukken op vooruit qua verkeersdruk. En rondjes rijden is een stuk moeilijker geworden en dat juichen wij toe. Maar de omwonenden van de Schietbergseweg en de natuur en bezoekers daar zijn onevenredig het kind van de rekening. En ons vertrouwen in gedegen en zorgvuldige besluitvorming door de overheid is tot een minimum gedaald.

**Wij verzoeken u rekening te houden met alle overwegingen in ons beroep en het verkeersbesluit te vernietigen op het onderdeel over de Schietbergseweg: oftewel maak het opheffen van het ERV op de Schietbergseweg ongedaan.**

Wat wij graag zien is:

- Afsluiting van Schietbergseweg Hoog tegelijkertijd met de andere wegafsluitingen in het gebied;
- afsluitingen die ook daadwerkelijk functioneren als afsluitingen met duidelijke verkeersborden;
- snelle doorvoering van herinrichting in ieder geval van Schietbergseweg Laag in overleg met Stichting
- “tellen” 24 uur elke dag het komend jaar
- handhaving op snelheid, geluid en naleving van verkeersborden
- uitzonderingen zoals voor gehandicapten-parkeerkaarten opheffen zodat afsluitingen ook daadwerkelijk afsluitingen kunnen zijn
- minder parkeerplaatsen aan de Schietbergseweg
- realiseren van extra parkeerplaatsen buiten het gebied en dicht bij snelweg A348
- zorgen voor alternatief elektrisch “openbaar” vervoer





## BIJLAGE 3. TIJDSLIJN BELANGRIJKE BESLUITEN EN ACTIES RONDOM SCHIETBERGSEWEG (zie ook website redheuve.nl met nieuwsbrieven en tijdslijn)

- **8 oktober 2019** spreken meerdere omwonenden van de Schietbergseweg tijdens een hoorzitting voor de gemeenteraad van Rheden in. Zij roepen op tot maatregelen om de verkeersdrukke op de Schietbergseweg te beperken en tot het meten van de verkeersintensiteit.
- **29 oktober 2019** wordt het amendement “Goed onderzoek, goed plan” aangenomen, waarin o.a. staat dat eventuele oplossingen tegen verkeersintensiteit zoals ERV (eenrichtingsverkeer) zullen worden geïnventariseerd. Bovendien zouden er verkeersmetingen plaats vinden (die overigens in beperkte mate hebben plaats gevonden daarna).
- **Op 1 april 2021** besluit het College tot het instellen van ERV op de Schietbergseweg Hoog te Rheden vanaf het wildrooster naar Paviljoen de Posbank. Het doel was het borgen van verkeersveiligheid op de Schietbergseweg en het verminderen van verkeersdrukke. In dit verkeersbesluit wordt gesteld dat het heel druk is op mooie (weekend)dagen rond de Posbank. Sinds november 2020 is geëxperimenteerd met maatregelen om het bezoek en parkeren te spreiden, dit als onderzoek en voorbereiding voor een Masterplan voor dit buitengebied. Eén van die experimentele maatregelen, het instellen van ERV op Schietbergseweg Hoog blijkt volgens de gemeente een enorme verlichting te geven aan de drukke en doorstroming en draagt bij aan spreiding van bezoekers. En aan bereikbaarheid van woningen en bedrijven aan de Schietbergseweg verandert niets. Het ERV zou voortduren tot start uitvoering van het Masterplan of als blijkt dat de verkeersveiligheid het toelaat.
- **Augustus 2021:** De Stichting heeft spreidingplan gemaakt samen met Stichting toeristisch Platform Zuid-Oost-veluwezoom. “*Geografische spreiding parkeren Veluwezoom: Veluwezoom heeft vele (aanrij)kanten*” en stuurt dat naar gemeente en projectleider. De aanbevelingen lijken overgenomen te worden behalve die de Schietbergseweg betreffen.
- De **Masterplan sessies**, mede met betrokkenheid van allerlei belangengroeperingen, starten in **2020** waarbij adviesburo Wing 3 opties uitwerkt en voorlegt aan allerlei belangengroeperingen. De participatie blijkt een wassen neus als een krappe meerderheid van de Raad **oktober 2021** met een 4-de optie komt die in een paar dagen is bedacht. Dit ging in tegen optie C, door 75% van belangengroepen geadviseerd. Velen voelen zich geschoffeerd.
- **Januari 2022** komt er een principe-akkoord voorstel. Hierin is scenario D uitgewerkt waarbij onder andere 150 extra parkeerplaatsen gepland worden bij het bezoekerscentrum. In totaal 650 parkeerplaatsen aan een doodlopende 2-richting Schietbergseweg waarbij geen effectrapportage op verkeersdrukke is uitgewerkt. De Stichting ageert en spreekt in voor de Raad en komt zelf uiteindelijk maar met een onderbouwing van de te verwachten verkeers-toename. Het heeft geen enkel effect.
- **Op 16 mei 2022** heeft het College besloten tot het opheffen van het ERV en er weer tweerichtingsverkeer van te maken. De start van de uitvoering van het Masterplan is nog niet zo ver, dus de verkeersveiligheid zou het toelaten na Corona? Ineens wordt **Corona** als aanleiding genoemd voor het besluit in 2021 om ERV in te voeren maar in dat betreffende besluit is Corona nergens genoemd. De Stichting maakt **14 juni 2022** bezwaar tegen het opheffen van ERV, vooral op gronden van verkeersdrukke en verkeersonveiligheid. Een bezwarencommissie (die het gebied niet blijkt te kennen) beoordeelt ook andere bezwaren als ongegrond. Het College neemt het advies van de



## BIJLAGE 3. TIJDSLIJN BELANGRIJKE BESLUITEN EN ACTIES RONDOM SCHIETBERGSEWEG (zie ook website redheuve.nl met nieuwsbrieven en tijdslijn)

bezwarencommissie over en neemt het besluit op bezwaar **d.d. 21 februari 2023** om het ERV op te heffen.

- **3 april 2023** gaat de Stichting in beroep tegen het besluit op bezwaar om ERV op Schietbergseweg Hoog op te heffen (bijlage 6). Het verkeersbesluit tot opheffen van ERV is later door het college ingetrokken omdat het verkeersbesluit onderdeel werd van het totaal verkeersbesluit Masterplan en de Stichting heeft toen haar beroep ingetrokken. De gemeente geeft naderhand toe dat dit opheffen van ERV op de Schietbergseweg zeker tot een toename van problemen zou hebben geleid.
- **22 februari 2024:** verkeersvoorstel-geslotenverklaring van College als onderdeel van het Masterplan waarbij o.a. voorgesteld wordt om van Schietbergseweg Hoog weer 2-richtingsweg te maken. Stichting en andere partijen sturen zienswijzen.
- **31 mei 2024:** College neemt verkeersbesluit met reactie-nota zienswijzen als bijlage. waarbij o.a. ERV op Schietbergseweg Hoog wordt opgeheven, na zienswijzen op het verkeers-voorstel te hebben beoordeeld in Reactienota Zienswijzen en geen enkele aanpassing volgt .
- **Eind juni 2024:** gesprek met de Stichting en 1 van haar adviseurs met projectleider en verkeerskundigen, ook om openstaande vragen/opmerkingen te beantwoorden die niet in reactienota zienswijzen zijn geadresseerd. De grondslag voor maximale verkeersintensiteit op de Schietbergseweg wordt eindelijk duidelijk.
- **1 juli 2024:** invoeren van afsluitingen het gebied, (juli en augustus en weekenden) behalve de Schietbergseweg Hoog die 2richtingsverkeer is geworden doodlopend naar het Posbank Paviljoen.
- **8 juli 2024:** in telefonisch gesprek met verkeerskundige wordt eindelijk duidelijk dat de gemeente een rekenfout heeft gemaakt in maximale verkeersintensiteit op de Schietbergseweg, de bezetting van 180 parkeerplaatsen zijn vergeten. Het maximale aantal verkeersbewegingen per etmaal komt veel hoger te liggen (ruim 8000 ipv 5860 verkeersbewegingen).



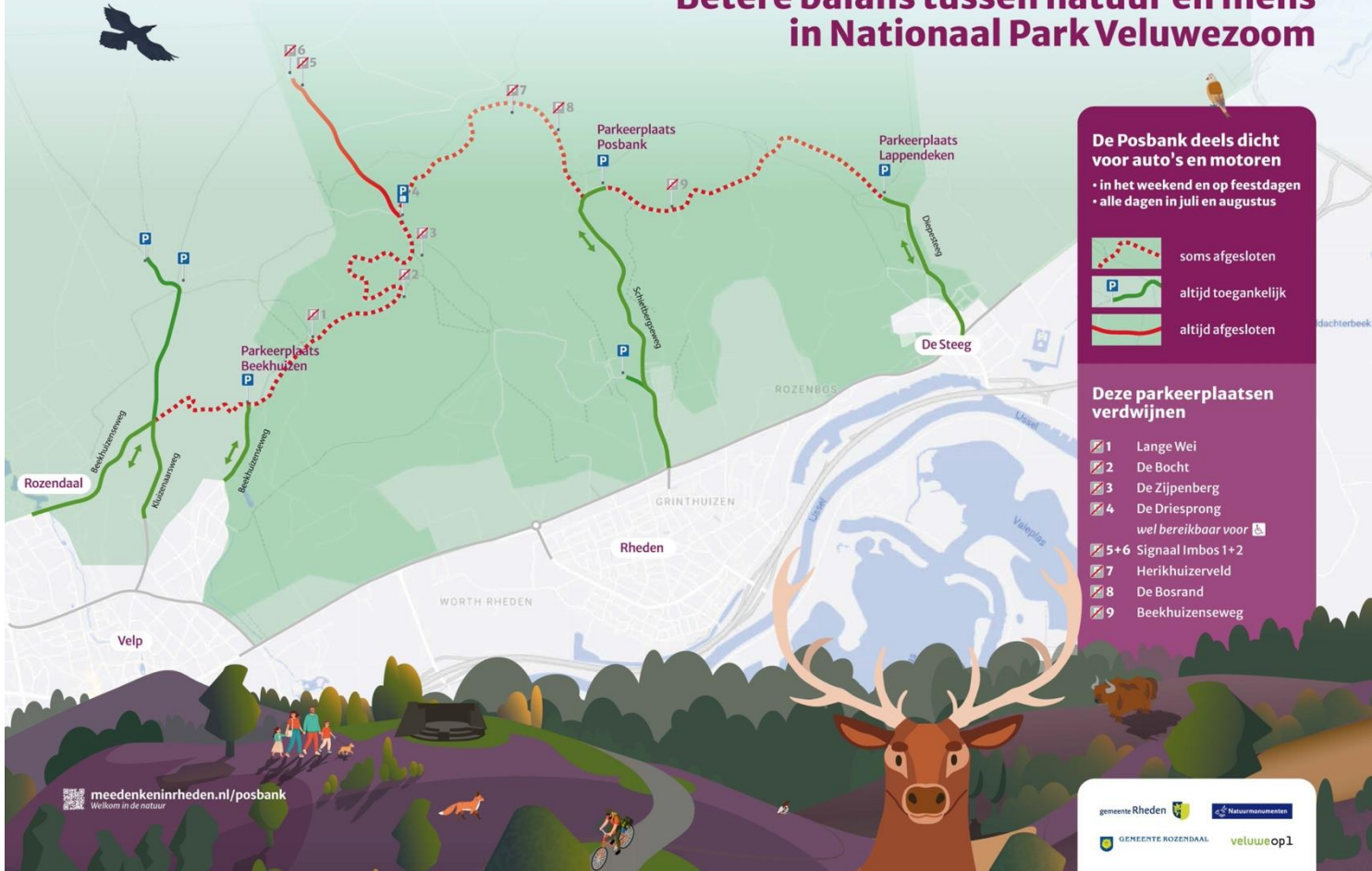
**RED HEUVEN**

Stichting Red Heuven  
& De Posbank

BIJLAGE 2. KAARTJE AFSLUITINGEN

**Verkeersplan**

**Betere balans tussen natuur en mens  
in Nationaal Park Veluwezoom**





**RED HEUVEN**

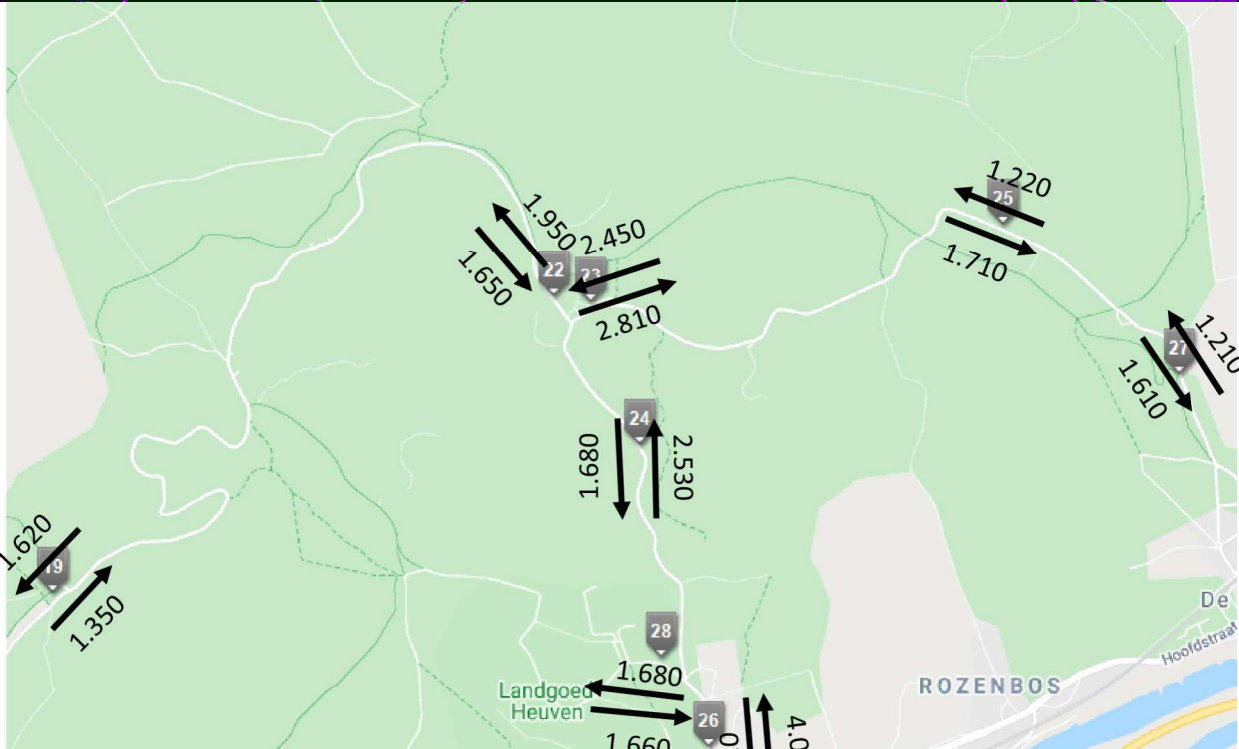
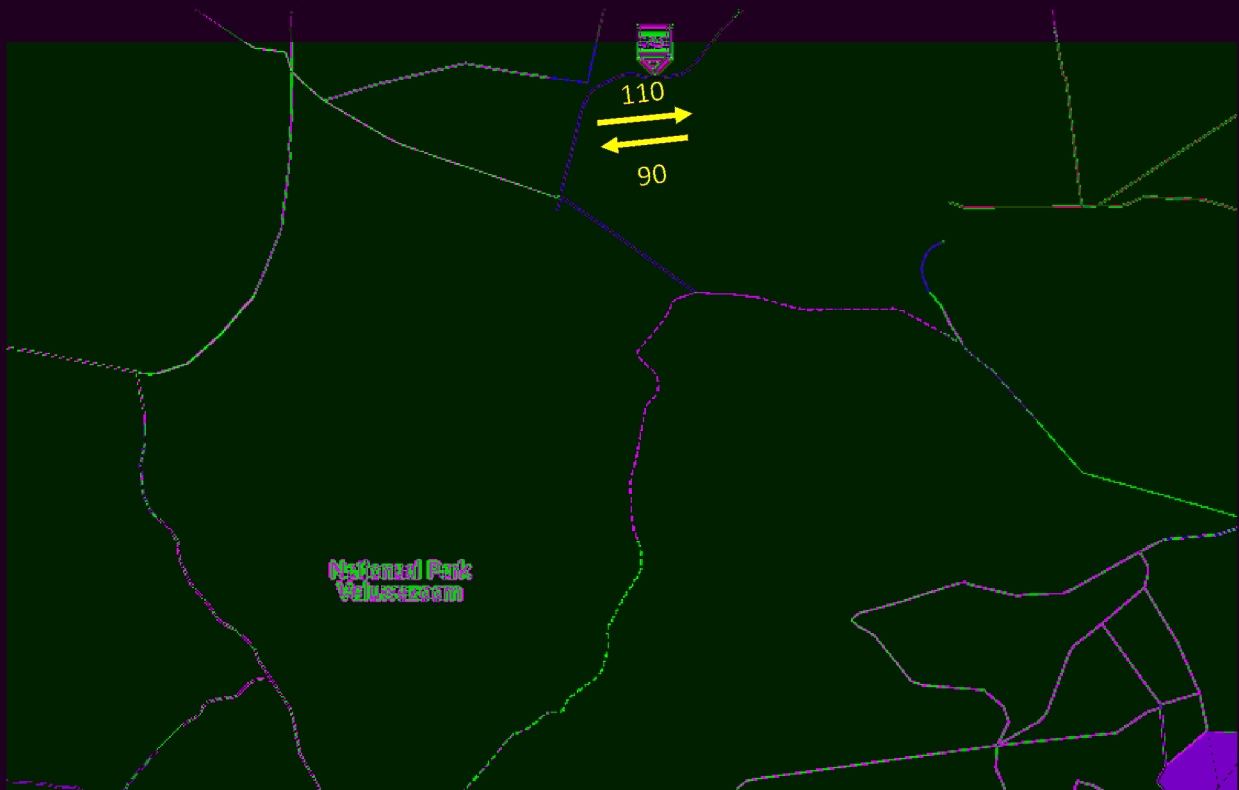
Stichting Red Heuven  
& De Posbank

De andere bijlagen zijn los toegevoegd per email.



### Telperiode 3: Zondag 23 augustus

In figuur 36 is een overzicht gegeven van de drukste dag uit de laatste telperiode, namelijk zondag 23 augustus. Dit was ook de drukste dag van alle telperiodes. Alleen voor tellocatie 28 is een andere datum gebruikt (woensdag 2 september). Op deze locatie zijn van woensdag 19 augustus t/m maandag 31 augustus om onbekende redenen geen voertuigen geteld. Woensdag 2 september was op deze locatie de drukste dag. De intensiteiten zijn afgerond op tientallen.



Figuur 36: Overzicht van verkeersintensiteiten op 23 augustus 2020.