
ZIENSWIJZEN- EN WIJZIGINGENNOTA

Ontwerpbestemmingsplan Reconstructie N417

INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk 1. Inleiding

Hoofdstuk 2. Zienswijzen

Hoofdstuk 3. Ambtshalve wijzigingen

Hoofdstuk 1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van vrijdag 15 december 2023 tot en met donderdag 25 januari 2024. In die termijn zijn vier zienswijzen ontvangen. Deze worden in deze nota behandeld.

In hoofdstuk 2 zijn de ingekomen zienswijzen (letterlijk) opgenomen, beoordeeld en van een gemeentelijke reactie voorzien. In hoofdstuk 3 zijn de ambtshalve wijzigingen opgenomen voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 2. Zienswijzen

Zienswijze reclamant 1, ontvangen op 3 januari 2024

1. Tweerichting fietspad is onveilig door de verschillende snelheden van gebruikers: niet doen; oude situatie laten bestaan.
2. Voorzie het fietspad van snelheidsbeperkende maatregelen: plateau, drempel bij uitgangen huizen.
3. Maak onder het fietspad wateropslag bakken voor bestrijden van bosbranden; Natuurorganisaties laten alle hout liggen hetgeen brandstof is voor bosbranden!!!!
4. Handhaaf onze 2 uitritten zoals deze altijd al waren. Veiliger dan als je achteruit de weg op moet. - geen hek voor onze tuin; dit bepalen we zelf wel!!!!

Reactie gemeente

Ad 1. Een twee-richtingen fietspad is veiliger dan de huidige situatie. In de huidige situatie ligt het oostelijke fietspad geheel en het westelijke fietspad deels direct tegen de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer. Deze smalle fietspaden worden gebruikt door voetgangers (in twee richtingen), fietsers en bromfietsers/scooters. De kans dat langzaam verkeer door een stuurfout op de rijbaan terechtkomt is reëel, evenals het risico dat het gemotoriseerd verkeer als gevolg van het ontbreken van een uitwijkmogelijkheid op het fietspad terecht komt. De grote snelheidsverschillen tussen groot gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer zorgt daarnaast voor een hoog risico op ongevallen, bijv. als gevolg van windvlagen. Het twee-richtingen fietspad wordt aangelegd volgens de landelijke richtlijnen, met een breedte van minimaal 3,5 m en komt geheel vrij te liggen van de rijbanen voor het gemotoriseerd verkeer.

Ad 2. Een plateau aanleggen in een fietspad zorgt voor onveilige situaties waarbij (brom-)fietsers gelanceerd kunnen worden. In de nieuwe situatie hebben de automobilisten bij de uitwegen voldoende zicht op het (brom-)fietspad, bewoners hebben daarbij ook zelf een rolverantwoordelijkheid door op hun eigen perceel naast de uitweg geen hoge beplanting te plaatsen die het uitzicht op het nieuwe pad verstoort.

Ad 3. Bosbrandpreventie maakt geen onderdeel uit van het project N417. Het GNR en Brandweer werken samen aan bosbrandpreventie en bestrijding en in het ontwikkelen hiervan worden stappen gemaakt. Gezien de hoeveelheden bomen direct naast en wortels onder het fietspad is het technisch lastig en relatief kostbaar hier aanvullende maatregelen te nemen.

Ad 4. Op grond van (artikel 4.89 van) de Omgevingsverordening Noord-Holland is voor het maken, hebben, wijzigen of verwijderen van een uitweg dan wel het intensiveren van het gebruik van een uitweg op een provinciale weg een omgevingsvergunning vereist. Nieuwe uitwegen op gebiedsontsluitingswegen, waaronder de N417, worden alleen toegestaan als er geen andere uitwegmogelijkheid beschikbaar is. Er is maximaal één uitweg per perceel toegestaan. Een tweede uitweg wordt alleen toegestaan als deze bijdraagt aan een verbetering van de verkeersveiligheid. In combinatie met de reconstructie van de N417 zal de provincie de huidige uitwegen opnieuw gaan beschouwen en beoordelen, waarbij het mogelijk is

dat bestaande uitwegen anders worden ingericht of worden opgeheven. De hieraan gekoppelde procedure staat los van deze bestemmingsplanprocedure en in die procedure is bezwaar en beroep mogelijk.

Ad 5. Het raster langs de N417 is noodzakelijk voor de veiligheid van verkeer op de weg en het voorkomen van faunaslachtoffers. De rasters geleiden onder andere reeën, dassen en reptielen naar de faunagoten, dassentunnels en ecoduct. Hiermee worden wildaanrijdingen en plotseling remmen door automobilisten voor wild voorkomen. Het raster komt op grondgebied van de provincie Noord-Holland te staan.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze reclamant 2, ontvangen op 20 januari 2024

Hierbij wil ik graag een zienswijze c.q. bezwaar indienen tegen de bestemmingsplan wijziging voor de herinrichting Utrechtseweg (N417), zie plan id nummer NL.IMRO.0402.01bp16recobstrN417. Wij wonen aan de Utrechtseweg 141 te 1213TP Hilversum en houden twee paarden op ons erf die onze lust en leven zijn. Het pad dat aan de oostkant van de N417 wordt verwijderd, biedt ons nu nog de probleemloze mogelijkheid om met onze paarden te lopen naar het ruiterspad in het Gooisch Natuur reservaat zonder de drukke weg over te hoeven steken. U ziet het pad aan de linkerkant op de bijgevoegde foto.



In de nieuwe situatie zouden wij telkens een stressvolle overstek moeten maken over de N417 om het ruiterspad te bereiken. Dit zou kunnen worden opgelost als er een klaphekje zou mogen worden geplaatst naast ons hek in de punt van ons perceel, op de kruising Utrechtseweg, Huijdekoperweg, t.h.v Hoorneboeg. Dat is aan de rechterkant van de foto. Dit stukje grond hoort blijkens de plattegronden ook bij het plangebied dus mijn verzoek heeft relevantie. Aan onze kant van het hek zit zelfs al een in onbruik geraakte poort in het hek die ooit door vroegere bewoners is aangelegd. We hoeven geen formele uitrit hoor, maar slechts een eenvoudige mogelijkheid om zo af en toe met de paarden het ruiterspad te kunnen bereiken zonder de N417 over te steken. We willen zo nodig ook in een gebruiksverklaring vastleggen dat er geen erfdienstbaarheid zal ontstaan en dat de doorgang op eerste aanzegging van de gemeente weer dient te worden verwijderd. Met een directe doorgang zouden wij stressloos van onze paarden kunnen blijven genieten. Dit moet toch op te lossen zijn.

Ik verzoek u beleefd om deze zienswijze / bezwaar in behandeling te nemen en te honoreren. Dan wel mee te werken aan een andere conveniërende oplossing. Ik hoop op uw consideratie.

Reactie gemeente

Ook in de huidige situatie is het niet toegestaan dat u met uw paard gebruik maakt van het fietspad. Ruiters maken gebruik van een ruiterspad of de berm. In de huidige situatie dient u dus met uw paard in de berm / over rijbaan te lopen.

In de nieuwe situatie mag u formeel door de berm lopen, echter vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is het niet veilig voor u, uw paard en het gemotoriseerd verkeer.

Het pad waarheen u aangeeft te lopen wordt bij de reconstructie afgesloten met een wildkerend raster, u kunt dus niet meer via de openbare weg op dit pad komen. Uw verzoek om via uw eigen perceel direct op dit pad te kunnen komen is voorgelegd aan het GNR.

Het GNR heeft aangegeven dat u een aanvraag kunt doen voor een poort richting het ruiterspad aan de boskant van het perceel. De aanvraag kunt u doen via het emailadres: gooisnatuurreservaat@gnr.nl

Het GNR zal met u kijken naar de meest geschikte locatie voor de poort. De kosten voor het aanbrengen, onderhouden en beheren van deze nieuwe poort zijn voor eigen rekening.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze reclamant 3, ontvangen op 21 januari 2024

Hierbij zend ik u de zienswijze van de Fietsersbond rondom de herinrichting van de Utrechtseweg (N417), en het ontwerpbestemmingsplan dat hieraan ten grondslag ligt.

Allereerst: als Fietsersbond zijn we tevreden dat deze doorgaande fietsroute wordt verbeterd. Hilversum en Utrecht liggen slechts zo'n 17 km van elkaar (gemeten van Marktplaats naar Dom), maar het voelt verder, vooral wegens het gebrek aan fietscomfort. Dat wordt straks beter.

Onze zienswijze bestaat uit de volgende punten:

1. We ondersteunen het voornemen om de beoogde strook de bestemming 'verkeer' te geven. Dit is immers een noodzakelijke voorwaarde voor de aanleg voor het tweezijdig fietspad. We vertrouwen er op, dat hierbij de relevante CROW richtlijnen worden toegepast. We vernemen graag waar het ontwerp en de inpassing van de nieuwe fietsroute niet kan voldoen aan de richtlijnen, met een beschrijving van de specifieke richtlijn waarvan wordt afgeweken (bijvoorbeeld breedte, boogstraal, helling of dergelijke), de mate waarin wordt afgeweken en een motivatie waarom van de richtlijn wordt afgeweken.

2. De plannen voorzien momenteel in een wijziging van een tweerichtings fietspad (Hollandsche Rading tot kruising Maartendijkseweg/Zuiderheideweg) in tweemaal een eenrichtingsfietspad (vanaf kruising Maartendijkseweg/Zuiderheideweg naar het noorden), met ter plekke een fietsoversteek.

Onze zienswijze is hier driedelig:

a) Idealiter loopt het tweerichtings fietspad in noordelijke richting door, tot aan de rotonde met de Diependaalselaan.

Gezien de (mogelijke) plannen van de gemeente Hilversum om het doorfietsverkeer binnen de bebouwde kom niet via de Utrechtseweg maar via de Pieter de Hooghlaan af te wikkelen, is het verstandig het tweerichtingsfietspad te verlengen tot aan de kruising met de Berkenlaan of de Plataanweg. Dit voorkomt hetzij onnodig oversteken, hetzij fietsers die tegen de richting in naar Hilversum toe fietsen.

b) Wij vernamen op de informatieavond over de herinrichting dat er recent geen overleg zou zijn geweest tussen provincie en gemeente over dit aansluitpunt, en willen graag de betrokken partijen oproepen om samen voor een prettige doorfietsbaarheid te zorgen.

c) De geplande oversteek bij de Maartendijkseweg/Zuiderheideweg (danwel een equivalent bij de Berkenlaan) zou voor de richting noord-zuid gewoon doorfietsbaar moeten zijn, met voorrang op de zijweg(en). Er is nu een soort zig-zag voorzien. Deze is te scherp.

Wij verzoeken dan ook de getekende variant zodanig aan te passen dat prettig doorfietsen mogelijk wordt. Dit is gezien de lage verkeersintensiteit van de zijwegen zeer goed mogelijk.

3. Het fietspad aan de westzijde van de Utrechtseweg kent nu een aantal, vrij abrupte, hoogteverschillen. De plannen omvatten echter niet een uitspraak over de toekomstige hoogte van het fietspad.

Wij verzoeken het fietspad zodanig uit te voeren, dat hoogteverschillen vloeiend worden genomen, ook bij hogere fietssnelheden.

4. Wij verzoeken het fietspad aan de westzijde van de Utrechtseweg voorrang te laten hebben op verkeer vanaf de Noodweg. Ook dit bevordert de doorfietsbaarheid. Het is niet duidelijk of het plan hierin voorziet.

5. Het fietspad zal in beton worden uitgevoerd. Hoewel wij asfalt voorstaan, begrijpen we hier deze keuze. Wij verzoeken echter wel bij zijwegen rood asfalt te gebruiken, in verband met de herkenbaarheid van het fietspad voor kruisend verkeer.

Wij hopen dat u deze punten wilt meewegen in het definitieve ontwerp, en zien uit naar een vlotte uitvoering van de plannen.

Reactie gemeente

Ad 1. Het ontwerp voldoet aan de landelijke CROW- en provinciale ERBI-richtlijnen. Mocht er tijdens de verdere uitwerking van het ontwerp, bijvoorbeeld vanwege ruimtelijke beperkingen, worden afgeweken van deze richtlijnen dan wordt goed onderbouwd waarom dit noodzakelijk is. Op dit moment ligt er een ontwerp dat voldoet aan de richtlijnen. In de volgende fase waarbij de provincie het definitief ontwerp opstelt is er meer inzicht in de details. De provincie wijkt niet af van de CROW-richtlijnen, tenzij het niet anders kan. Indien wordt afgeweken, bijvoorbeeld door ruimtelijke belemmeringen, dan zal dit goed worden onderbouwd. Als niet wordt afgeweken is het ook niet nodig dat wordt vermeld dat bij afwijken dit moet worden onderbouwd. De provincie zal de fietsersbond informeren bij de volgende fase.

Ad 2. De plannen voorzien in een wijziging van tweemaal een éénrichtingsfietspad aan weerszijden van de N417 in één twee-richtingen fietspad aan de westzijde van de N417.

Ad 2a. De variant om het twee-richtingen fietspad door te trekken naar de Berkenlaan is onderzocht door de provincie. De conclusie is dat deze variant in verkeerskundig opzicht geen voordelen heeft. Het onderzoek is opgenomen in Bijlage 11 Beoordeling en advies fietsoversteek. Conclusie is dat een oversteekpunt ter hoogte van de Berkenlaan geen meerwaarde heeft. Het aantal afslaande bewegingen van fietsers uit zuidelijke richting linksaf naar de Berkenlaan is zeer gering (circa 10 op een werkdag tussen 07.00 en 18.00 uur). Daarnaast kent deze variant wel een aantal nadelen die de verkeersveiligheid op voorhand negatief beïnvloeden. Het oversteekpunt is minder overzichtelijk en daarnaast is er veel extra grondaankoop nodig van particulieren. Het college van gemeente Hilversum heeft in het uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 de uitvoering van de doorfietsroute Utrecht-Hilversum voor 2027 en 2028 gepland. Het uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 is op 19 juli 2023 vastgesteld door de gemeenteraad van Hilversum.

Ad 2b. Er is inzake het plan voor de N417 en inzake de doorfietsroute overleg geweest met de gemeente Hilversum. Het plan voor de N417 heeft inhoudelijk onlangs geen afstemming gehad met partijen in afwachting van de start van de bestemmingsplanprocedure. Uiteraard worden bij de nadere uitwerking alle relevante partijen betrokken.

Ad 2c. In het ontwerp is de uitbuiging van het fietspad opgenomen om fietsers uit zuidelijke richting naar de oversteek te geleiden ter plaatse van Zuiderheideweg. Er is bewust voor gekozen deze aansluiting haaks op de weg te maken om de snelheid van gebruikers te verminderen, gebruikers haaks de N417 over te laten steken en zoveel als mogelijk spookfietsen richting de Berkenlaan te ontmoedigen. In de navolgende fase zal de provincie werken aan de optimalisatie van het kruispunt en doorfietsroute.

Ad 3. De provincie neemt als uitgangspunt een vloeiend verloop van de hoogteverschillen conform de landelijke CROW richtlijnen.

Ad 4. De provincie volgt de landelijke richtlijnen waarbij fietsoversteken bij rotondes buiten de bebouwde kom niet in de voorrang zitten. De oversteeklocatie wordt wel voorzien van extra markering zodat de oversteek bij filevorming vrij blijft.

Ad.5. De provincie zal bij de verdere uitwerking van de plannen bekijken op welke manier de zichtbaarheid van het fietspad kan verbeterd worden conform de diverse richtlijnen. Invulling in de volgende fase waarbij ook de Fietzersbond geïnformeerd wordt.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze reclamant 4, ontvangen op 18 januari 2024

Voldoende draagvlak voor realisering van dit bestemmingsplan ontbreekt. Het ontwerp bestemmingsplan suggereert dat het plan op een groot draagvlak onder de aan- en omwonenden kan rekenen. Daarbij heeft u echter verzuimd om rekening te houden met de belangen van de inwoners van Hollandsche Rading, vooral de fietsers (dit betreft overwegend jonge schoolgaande kinderen die in de gemeente Hilversum naar school gaan) worden de dupe van uw voorgestelde plannen.

Sterk verouderde verkeersgegevens

In 2013 heeft het bureau Goudappel-Coffeng in opdracht van de provincie Noord-Holland een beoordeling en advies met betrekking tot de fietsoversteek Maartensdijkse weg en rotonde Noodweg gemaakt.

De verkeersgegevens waarop het Ontwerp Bestemmingsplan in 2023 mede is gebaseerd zijn op dit, inmiddels sterk verouderde, rapport gebaseerd. (zie Bijlage 11). De aantallen auto's en fietsers zijn tussen 2013 en 2024 ingrijpend veranderd: het aantal personenauto's is tussen 2014 en 2023 gestegen van 7.9 miljoen naar 9.4 miljoen. Een stijging van 19%. (bron CBS). Het aantal fietsers is ook toegenomen. En inmiddels fietst 30% van de fietsers op elektrische fietsen (bron:RIVM). Waardoor de fietspaden langs de Utrechtse weg een stuk sneller en gevaarlijker zijn geworden.

In de toelichting van het plan wordt beweerd dat 'de veiligheid is het belangrijkste aandachtspunt voor de realisatie van het (brom-)fietspad'. Dan is het toch erg vreemd dat het ontwerpbestemmingsplan geen enkele rekening houdt met deze nieuwe aantallen!! Hoe kun je een juiste inschatting van gevaren en problemen maken als je met zeer verouderde gegevens werkt?

Voor de veiligheid van de (brom)fietsers wil de Provincie een twee-richtingen fietspad aanleggen aan de westzijde (kant van de heide) van de Utrechtseweg en daarmee het bestaande fietspad aan de oostzijde (spoorlijn zijde) opheffen. Daarnaast is er in deze plannen geen sprake van een apart voetpad, zodat voetgangers en (snelle) fietsers gedwongen worden met elkaar een fiets-voetpad te gaan delen. SvHR wijst het plan om het fietspad aan de oostzijde van de Utrechtse Weg op te heffen af vanwege de grote gevaren die dit plan oplevert voor de (veelal jonge) fietsers en verzoekt de Gemeente Hilversum om beide fietspaden (zowel west- als oostkant) te handhaven.

SVHR wijst verder een combinatie van een fiets-voetpad af. Onnodig gevaarlijk, zeker met de snelle geruisloze fietsen van dit moment, terwijl gemakkelijk aan de boszijde door het bos voor geringe kosten een apart voetpad aangelegd kan worden.

Motivering

Het voorgestelde plan leidt er toe dat de fietsers vanuit uit Hollandsche Rading richting Hilversum nu driemaal extra de drukke Utrechtseweg moeten oversteken ten opzichte van de huidige situatie, te weten

- 1.1. dubbele oversteek bij het kruispunt aan de Vuursche Dreef: eerst van zuid naar noord en dan van de oostzijde naar de westzijde
- 1.2 bij de Noodweg van zuid naar noord
- 1.3 bij het kruispunt Maartensdijkseweg van de westzijde naar de oostzijde.

Dit betekent tijdens de spits de ongeveer 220 fietsers (cijfers uit 2013) vanuit Hollandsche Rading en Maartensdijk (het merendeel jonge scholieren) in een week tijdens werkdagen ruim 3.300 extra fietsoversteken zullen moeten maken. Op jaarbasis (40 schoolweken) betekent dit 132.000 extra fietsoversteken!

1.1 Dubbele oversteek bij kruispunt van de Vuursche Dreef

Aankomend vanaf het zuiden moeten tijdens de spits tussen 8.00 en 9.00 zon 220 fietsers eerst de Vuursche Dreef oversteken. Dan moeten zij direct in een hoek van 90 naar links afslaan om vervolgens aan de overkant van de weg weer een haakse bocht naar rechts te moeten maken. Ondanks een beloofde optimalisatie van de stoplichten bij dit kruispunt, zullen er tijdens de spits toch grote aantallen fietsers moeten wachten om door te kunnen rijden. Maar die ruimte is er niet bij beide stoplichten. Dat zal tot chaotische en dus gevaarlijke situaties gaan leiden.

1.2 De oversteekplaats bij de Noodweg

Deze oversteekplaats is in de huidige situatie al niet optimaal te noemen (zie rapport Goudappel en Coffeng Bijlage 11- blz 7). Fietsers hebben er geen voorrang maar krijgen het vaak wel. Juist daardoor ontstaan veel misverstanden en bijna-ongelukken. Door het voorgestelde plan worden de aantallen fietsers die hier gaan oversteken sterk vergroot. Bovendien vallen de piekmomenten van de fietsers samen met een grote toestroom van auto's vanuit Loosdrecht, Hilversum en Hollandsche Rading (tussen 8.00 en 9.00 uur). Met name vanuit Loosdrecht rijden er nu veel meer auto's dan in 2013 richting de N417. Het gaat hier tijdens de spits om honderden auto's. Op de voorlichtingsavond (do 14 dec 2023) hebben wij daarover vragen gesteld en van de Provincie NH het volgende antwoord gekregen:

'We brengen onder andere markering aan zodat de fietsoversteekplaats bij filevorming vrij blijft. We zullen andere opties zoals een verlicht portaal, extra markering en een verkeersdrempel! verkennen om de snelheid van automobilisten verder te verlagen. Deze, meest jonge, fietsers zullen geneigd zijn voor spookrijden te kiezen omdat oversteken bij de Maartensdijkseweg hen te veel tijd gaat kosten en omdat ze bij de rotonde van de Diependaalse Laan wel voorrang hebben. Dan hebben we het dus over meer dan 100 fietsers die tegen de richting in gaan fietsen. Bovendien is het aantal scholieren dat op een elektrische fiets, scooter of snorfiets rijdt sterk toegenomen sinds 2015. Hierdoor zullen de problemen nog meer gaan toenemen op het hierboven beschreven punt.

Wij merken tenslotte op dat naar ons oordeel, gelet op de zeer sporadische en lichte verkeersincidenten die zich in de afgelopen jaren op en rond de Utrechtseweg hebben voorgedaan, thans geen dringende noodzaak bestaat te zoeken naar een veiliger situatie voor het fietsverkeer.

Reactie gemeente

Bij een reconstructie van een weg zijn er voor- en tegenstanders. De aanleiding van het plan/de voorgestelde maatregelen is de onveilige situatie voor fietsers (waaronder veel schoolgaande kinderen) en automobilisten bij de N417. Dit volgt uit een analyse van de weginrichting door de provincie en de meldingen vanuit bewoners. Diverse bewoners, waaronder ook de Vereniging Utrechtseweg en de bewoners van het zuidelijke deel van de N417 (tussen de Noodweg en Hollandsche Rading) vragen om een veiligere inrichting van de N417 i.v.m. gereden snelheden, uitwegen en fietspad direct langs de N417.

De problematiek op de N417 is sinds de start van het project rond 2013 dezelfde gebleven, de aanleiding is gelegen in de huidige onveilige weginrichting. In 2022 is een telling uitgevoerd welke geen significant verschil laat zien met de telling uit 2013. De provincie laat op dit moment nieuwe tellingen uitvoeren met als doel om bij de nadere uitwerking van het ontwerp rekening te houden met de recente cijfers en de verdeling tussen type gebruikers (voetgangers, bakfiets, elektrische fiets, reguliere fiets). Deze tellingen zijn binnenkort beschikbaar.

De huidige situatie waarbij het fietspad direct aan de provinciale weg ligt is onveilig. Dit komt omdat er geen berm aanwezig is tussen het (brom-)fietspad en de rijbaan. Motorvoertuigen en (brom-) fietsers / voetgangers hebben geen uitwijkmogelijkheden. In het verleden waren er bij ongevallen, waarbij een auto

op het fietspad tot stilstand kwam, gelukkig geen gebruikers aanwezig. De provincie wil met het plan ongevallen voorkomen.

Over het algemeen hebben wegen buiten de bebouwde kom geen aparte voetpaden. Voetgangers lopen daar op het fietspad, in de berm van de weg of op de weg zelf. Er is geen aanleiding om een trottoir aan te leggen naast het nieuwe fietspad. Het aanleggen van een voetpad zou daarnaast leiden tot het moeten kappen van aanzienlijk meer bomen dan nu gepland. In de nieuwe situatie wordt het westelijke fietspad breder en is er meer ruimte dan in de huidige situatie.

Het klopt dat de fietsers vanuit de Hollandsche Rading richting Hilversum extra oversteken moeten maken. Deze oversteken worden nu ook al door dezelfde fietsers gebruikt op de terugweg richting Hollandsche Rading. Hierover zijn tot op heden geen klachten door de provincie ontvangen. In de reconstructieplannen worden de oversteken nogmaals beschouwd en extra geaccentueerd door bebording en markering. Per saldo wordt de verkeersveiligheid voor fietsers aanzienlijk vergroot door een grotere afstand tussen het langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer, door het verminderen van het aantal conflictpunten met uitwegen en het verbreden van het fietspad t.o.v. de huidige situatie.

Op het fietspad aan de oostzijde tussen Hollandsche Rading en de Noodweg zijn diverse ongevallen, ook met letsel, gebeurd door met name bromfietsers die tegen de richting in reden en daarbij in aanraking kwamen met auto's die de aangrenzende woningen verlieten. Daarom wordt ook dit (brom-)fietspad verwijderd.

1.1 Het kruispunt aan de Vuursche Dreef maakt ruimtelijk geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Los daarvan maakt het kruispunt wel onderdeel uit van de doorfietsroute Utrecht-Hilversum. De provincie zal in de nadere uitwerking in overleg met provincie Utrecht ook het kruispunt bij de Vuursche Dreef optimaliseren voor de (brom-)fietsers.

1.2 Bij de rotonde Noodweg wordt extra markering aangebracht zodat bij filevorming de oversteek vrij blijft. Rotondes zijn voor fietsers veilig omdat motorvoertuigen hier gedwongen worden de snelheid te minderen.

1.3 Er komen maatregelen om de oversteek Maartensdijkseweg zo veilig mogelijk in te richten. Waaronder een plateau, een steunpunt om daar even stil te staan, extra markering en een portaal. In de volgende fase van uitvoering zal nader onderzocht worden of er verdere optimalisaties mogelijk zijn. Wanneer het steunpunt vol is met fietsers zullen de overige fietsers wachten aan de zijkant van de weg.

De vormgeving met de bocht moet er voor zorgen dat fietsers niet "per ongeluk" gaan spookrijden richting de Berkenlaan. De huidige situatie waarbij het fietspad direct aan de provinciale weg ligt is onveilig. Dit komt omdat er geen berm aanwezig is tussen het (brom-)fietspad en de rijbaan. Motorvoertuigen en (brom-)fietsers/voetgangers hebben geen uitwijkmogelijkheden. Dit is de aanleiding en noodzaak om de weginrichting aan te passen. In de periode 2014 t/m 2023 zijn op de N417 44 verkeersongevallen geregistreerd, waarbij 8 slachtoffers vielen. 7 van die 8 slachtoffers zijn met langzaam verkeer. Van de 44 zijn er 22 met exacte plaatsaanduiding en 22 zonder exacte plaatsaanduiding. De meeste letselongevallen gebeuren op het fietspad, dit zijn vooral eenzijdige ongevallen en vervolgens ongevallen tussen fiets/bromfiets onderling. De smalle fietspaden kunnen daarvoor een oorzaak zijn. Vanuit de combinatie van analysegegevens valt te stellen dat er minimaal 13 rij-ongevallen met snelverkeer hebben plaatsgevonden. Dit zijn ongevallen met boom, dier (zoals ree) en wegmeubilair. Daarbij is het goed te realiseren dat bv bij een ongeval waarbij een auto een boom raakt, de auto het fietspad eerst heeft gekruist.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het ontwerpbestemmingsplan.

Hoofdstuk 3. Ambtshalve wijzigingen

Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen zijn de volgende zaken aangepast:

- Update Nee-tenzij toets. In de oorspronkelijke Nee-tenzij toets was onvoldoende informatie opgenomen betreffende het verlichtingsplan. Vanwege het ontbreken van een verlichtingsplan in deze fase van de planning van de werkzaamheden, is expliciet in zowel Natuurcompensatieplan als in Nee-tenzij toets opgenomen aan welke voorwaarden de verlichting in de situatie na de reconstructie moet voldoen om zo min mogelijk verstoring door licht op vleermuizen en grondgebonden zoogdieren te hebben. Dit betreft aanwijzingen voor het vernieuwen van armaturen, de kleurtemperatuur van de verlichting en de periode van verlichting.
- Update compensatieplan. Het compensatieplan dat was bijgevoegd was nog niet getoetst door de provincie en nog niet volledig afgestemd met het Goois Natuurreservaat (GNR). Na aanleiding van de toetsing door de provincie en de afstemming met GNR is een aantal zaken aangepast. Dit betreft een verduidelijking in de onderbouwing waarom compensatiegebied 1 geschikt is voor compensatie, een aanvulling van de planologische en financiële borging, een onderbouwing van het beheer per compensatiegebied, een verduidelijking van het verlichtingsplan in relatie tot effecten op vleermuizen (gelijk aan de aanpassing van de Nee-tenzij toets), enkele tekstuele aanpassingen en verbeterd kaartmateriaal.
- Update stikstof. De stikstofdepositieberekening in het ontwerpbestemmingsplan Reconstructie N417 was uitgevoerd met een oude versie van de AERIUS-calculator (versie 2022). Daarnaast ontbraken de berekeningen voor de realisatiefase. Nieuwe berekeningen conform versie 2023.0.1. inclusief berekening realisatiefase zijn daarom toegevoegd.
- Als gevolg van de uitkomsten van de nieuwe stikstofberekeningen voor de realisatiefase (> 0,0mol/ha/jaar) is een ecologische voortoets opgesteld. Uit de voortoets blijkt dat de realisatie van de reconstructie van de N417 niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden. Deze is getoetst en akkoord bevonden door de Omgevingsdienst.