

Afwaarderen zandwegen regio Putten en Barneveld

Advies incl. addendum colleges van B&W | Definitief | Gemeente Putten & Barneveld | 2025

Advies

Afwaarderen zandwegen regio Putten en Barneveld

*Inclusief addendum colleges van
B&W*

Nummer: 23.0146
Datum: 7 april 2025
Status: Definitief
Auteur(s): E. Kloezen | S. Bonhof | T. Kouwen



Aanleiding

De gemeenten Putten en Barneveld zijn gelegen in het westen van de provincie Gelderland en maken deel uit van het natuurgebied de Veluwe. De Veluwe kenmerkt zich door grote aaneengesloten natuurgebieden, dat voor een groot deel door Staatsbosbeheer wordt beheerd. In dit bosgebied liggen diverse zandwegen.

De provincie Gelderland heeft in 2022 het Recreatiezoneringplan Veluwe vastgesteld, dat is een uitwerking van het Beheerplan Natura 2000 Veluwe. Het recreatiezoneringplan heeft als doel om een duurzaam evenwicht te creëren tussen natuurkwaliteit van de Veluwe en de beleving van de Veluwse natuur. In hoofdstuk 1 wordt het Recreatiezoneringplan Veluwe verder toegelicht.

Eén van de maatregelen die staat opgenomen in het maatregelenprogramma behorend bij het Recreatiezoneringplan Veluwe is het uitvoeren van een onderzoek naar het mogelijk afwaarderen van zandwegen in Barneveld en Putten. De gemeenten Putten en Barneveld vinden het versterken van de natuur belangrijk, maar willen ook de bereikbaarheid en leefbaarheid voor bewoners en andere belanghebbenden in het gebied waarborgen.

Onderzoeksvraag

- ◀ Welke zandwegen in de regio Putten en Garderen kunnen worden aangepast of afgewaardeerd om gemotoriseerd verkeer te beperken met als doel verstoring van kwetsbare natuur te verminderen?
- ◀ Welke gevolgen heeft dit op het aanliggende wegennet?

Beoogd onderzoeksresultaat

De gemeenten Putten en Barneveld willen door middel van een breed onderzoek inzicht krijgen in het totale netwerk van zandwegen. Met dit onderzoek wordt bepaald welke zandwegen noodzakelijk zijn om open te houden voor aanwonenden en andere belanghebbenden en welke niet.

Inhoud

01

Recreatiezoneringsplan Veluwe

4

02

Proces

7

03

Participatie

11

04

Advies

16

05

Conclusie en vervolg

28

06

Addendum

31



01

Recreatiezoneringsplan Veluwe



Recreatiezoneringsplan Veluwe

De Veluwe is aangewezen als Natura 2000 gebied. Natura 2000 is een Europees netwerk van waardevolle natuurgebieden, waarin de natuur extra wordt beschermd. Het recreatiezoneringsplan Veluwe is een uitwerking van het Beheerplan Natura 2000 Veluwe en is opgesteld door de provincie Gelderland. Het doel van het Recreatiezoneringsplan Veluwe is:

Bereiken van een duurzaam evenwicht tussen de natuurkwaliteit van de Veluwe en de beleving van de Veluwe natuur.

De gemeenten Putten en Barneveld zijn verantwoordelijk voor het uitvoeren van de hiernaast genoemde opdrachten. De gemeenten zijn betrokken geweest bij het opstellen van het Recreatiezoneringsplan Veluwe.

Recreatiezoneringskaart

Onderdeel van het recreatiezoneringsplan is de recreatiezoneringskaart. De Veluwe is gecategoriseerd in 4 zones. Het zoneringsplan brengt in beeld in welke zone meer ruimte is voor recreatie en in welke zone de natuur extra rust en ruimte nodig heeft. Op de pagina 6 staan de verschillende zones toegelicht.

Maatregelprogramma Recreatiezonering Veluwe

Er zijn diverse maatregelen nodig om het zoneringsbeeld van de recreatiezoneringskaart te bereiken. In de bijlage van het Recreatiezoneringsplan Veluwe staan per regio verschillende maatregelen beschreven. Hieronder staan twee maatregelen die van toepassing zijn op dit onderzoek.

Gemeente Barneveld

Onderzoeken of een aantal zandwegen afgewaardeerd of aangepast kunnen worden in de regio Garderen, in samenwerking met de gemeenten Putten en Ermelo.

Gemeente Putten

Onderzoek naar mogelijke afwaardering zandwegen Noord West Veluwe. Mogelijk in afstemming en eventueel in samenwerking met de gemeenten Barneveld en Ermelo.



Recreatiezoneringskaart

Deelgebied Putten en Garderen

Zone A | Intensief recreatief gebruik

Bedoeld voor intensief recreatief gebruik. Veel recreatieve voorzieningen aanwezig, waaronder picknickplaatsen. Startpunt voor wandelingen, fietstochten en ruitertochten. Parkeergelegenheid aanwezig.

Zone B | Matig intensief recreatief medegebruik

Bedoeld voor matig intensief recreatief medegebruik. Fiets-, ruiter- en wandelpaden zijn verbonden met de paden in zone A. Het is een overgangszone tussen zone A en zone C. De dichtheid van paden is lager dan in zone A, waardoor er meer ruimte is voor de natuur.

Zone C | Rustig gebied met extensief recreatief medegebruik (verstoringsgevoelige soorten)

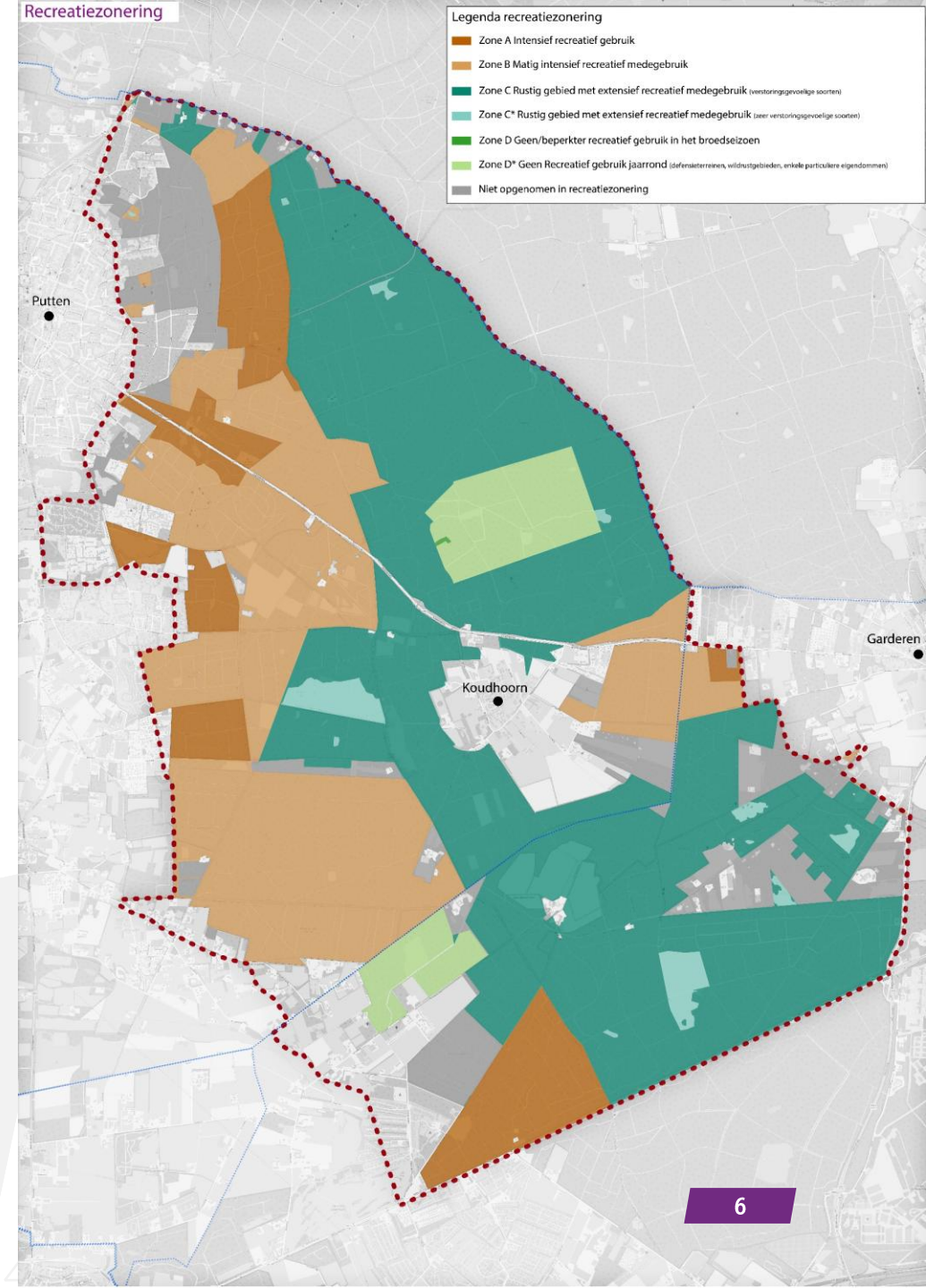
Bedoeld voor extensief recreatief medegebruik. Ligt verder af van parkeerplaatsen, dorpskernen en verblijfsrecreatie. De nadruk ligt op natuurbeleving en rustige recreatie. Minder paden, routes en bankjes dan in zone A en B, wat resulteert in grotere aaneengesloten natuurterreinen.

Zone C* | Rustig gebied met extensief recreatief medegebruik (zeer verstoringsgevoelige soorten)

Bedoeld voor extensief recreatief medegebruik. Ligt verder af van parkeerplaatsen, dorpskernen en verblijfsrecreatie. Minder paden, routes en bankjes dan in zone A, wat resulteert in grotere aaneengesloten natuurterreinen. Diersoorten in deze zone zijn verstoringsgevoeliger dan in zone C, daarom wordt gestreefd naar een nog lagere dichtheid aan paden.

Zone D* | Geen recreatief gebruik jaarrond

In deze zone is in het gehele jaar geen recreatief medegebruik mogelijk. Het grootste deel van deze gebieden was voorafgaand aan de recreatiezoneringskaart Veluwe al niet opengesteld voor recreatie.



02 Proces



Onderzoek

Conform het maatregelenprogramma behorend bij het Recreatiezoneringsplan Veluwe is in het voorjaar van 2023 door de kerngroep een onderzoek gestart naar of een aantal zandwegen afgewaardeerd of aangepast kan worden in de regio Garderen en Putten.

Kerngroep

Het onderzoek is uitgevoerd door de kerngroep. De kerngroep bestaat uit de gemeente Putten, de gemeente Barneveld, Staatsbosbeheer, de provincie Gelderland en BonoTraffics.

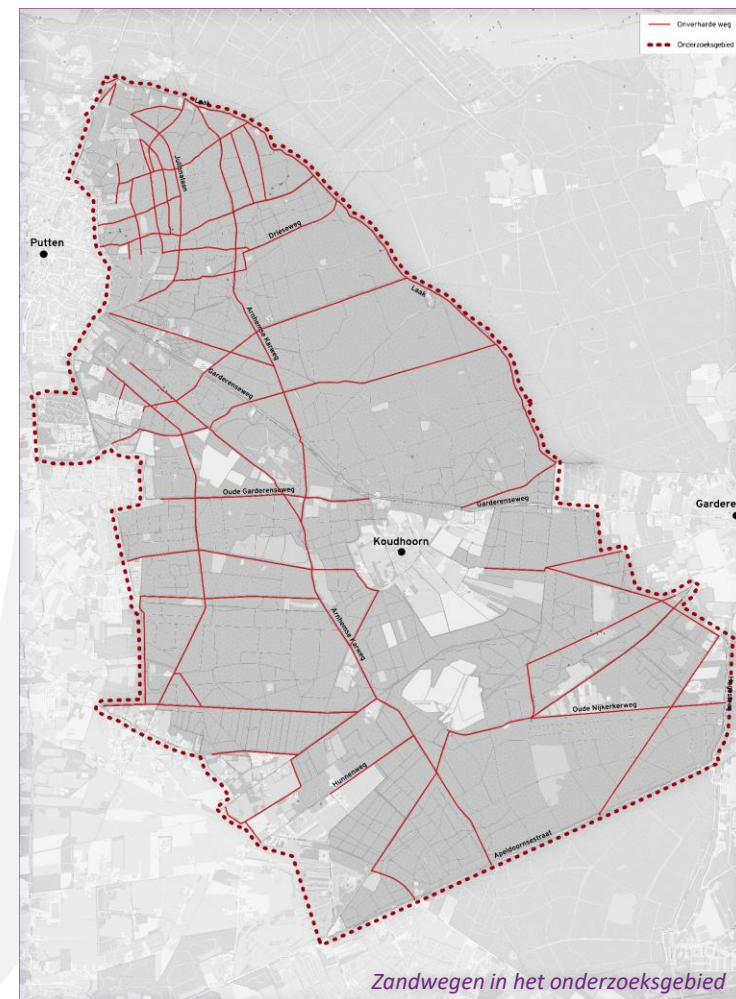
Onderzoeksgebied

In de afbeelding hiernaast is het onderzoeksgebied weergegeven. De rode wegen op deze kaart geven de zandwegen weer die toegankelijk zijn voor vierwielers. Het onderzoeksgebied is vastgesteld door de gemeente Putten en de gemeente Barneveld.

Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd tijdens het onderzoek naar het al dan niet afwaarderen van zandwegen in de regio Putten en Garderen:

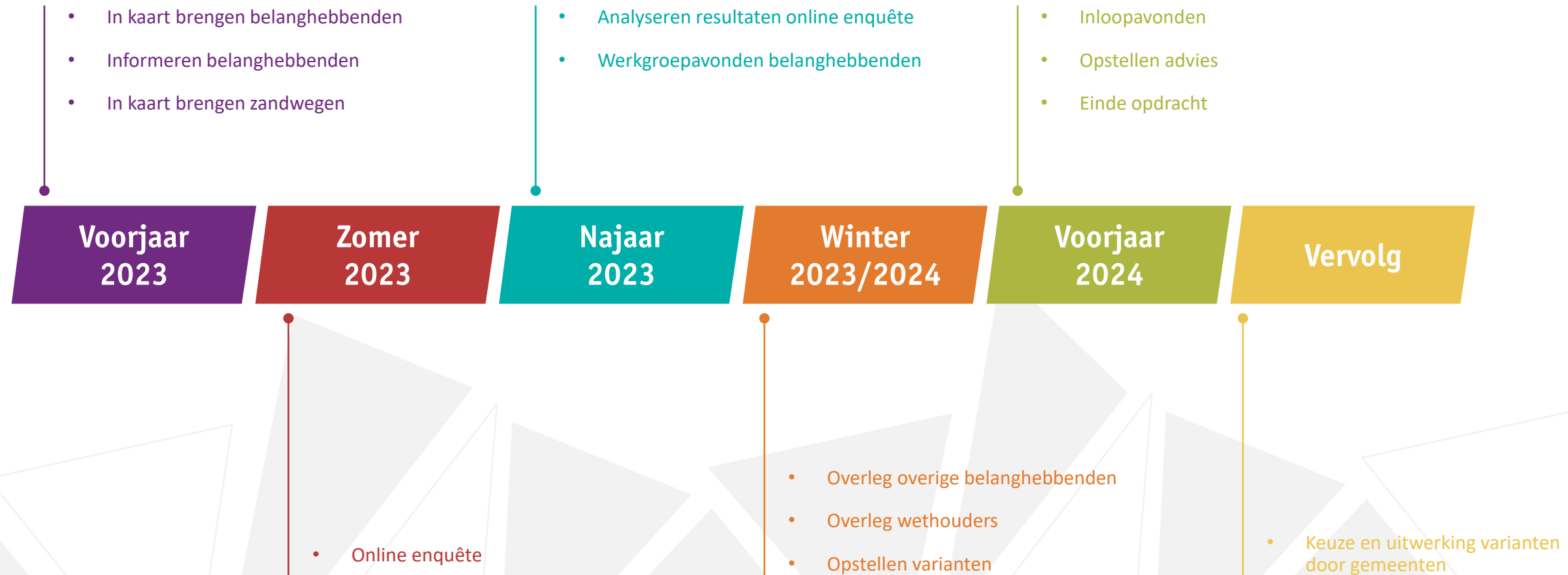
- ▶ Het recreatiezoneringsplan Veluwe is de basis voor het onderzoek;
- ▶ De gemeenten Putten en Barneveld vinden het versterken van de natuur belangrijk, maar willen ook bereikbaarheid en leefbaarheid voor bewoners en andere belanghebbenden in het gebied waarborgen;
- ▶ Bewoners en andere belanghebbenden in het onderzoeksgebied moeten worden betrokken;
- ▶ Gevolgen van maatregelen op het omliggende wegennet moeten in kaart worden gebracht.



Zandwegen in het onderzoeksgebied



Tijdslijn



Aanpak

In kaart brengen belanghebbenden

In het voorjaar van 2023 zijn alle belanghebbenden binnen het onderzoeksgebied in kaart gebracht. De eigendommen in het gebied zijn in beeld gebracht op basis van de NAW-gegevens. Een groot deel van de percelen is in eigendom van Staatsbosbeheer. Daarnaast zijn percelen onder andere in eigendom en beheer bij de gemeente de Putten, de gemeente Barneveld, bedrijven en particulieren.

Meer informatie over het doorlopen participatieproces staat in hoofdstuk 3.

→ Zie bijlage 1 voor overzicht belanghebbenden

In kaart brengen zandwegen

Het merendeel van de zandwegen in het onderzoeksgebied is met behulp van diverse ondergronden en luchtfoto's in kaart gebracht. Vervolgens is tijdens een inventarisatie op locatie het onderzoeksgebied in zijn geheel geïnventariseerd. Hierbij zijn alle relevante kenmerken (toegankelijk voor 2-wieler of 4-wieler, is het pad begaanbaar, alle huidige bebording en fysieke afsluitingen) vastgelegd en ontbrekende zandwegen in kaart gebracht.

→ Zie bijlage 2 voor resultaten inventarisatie

Gebruik zandwegen

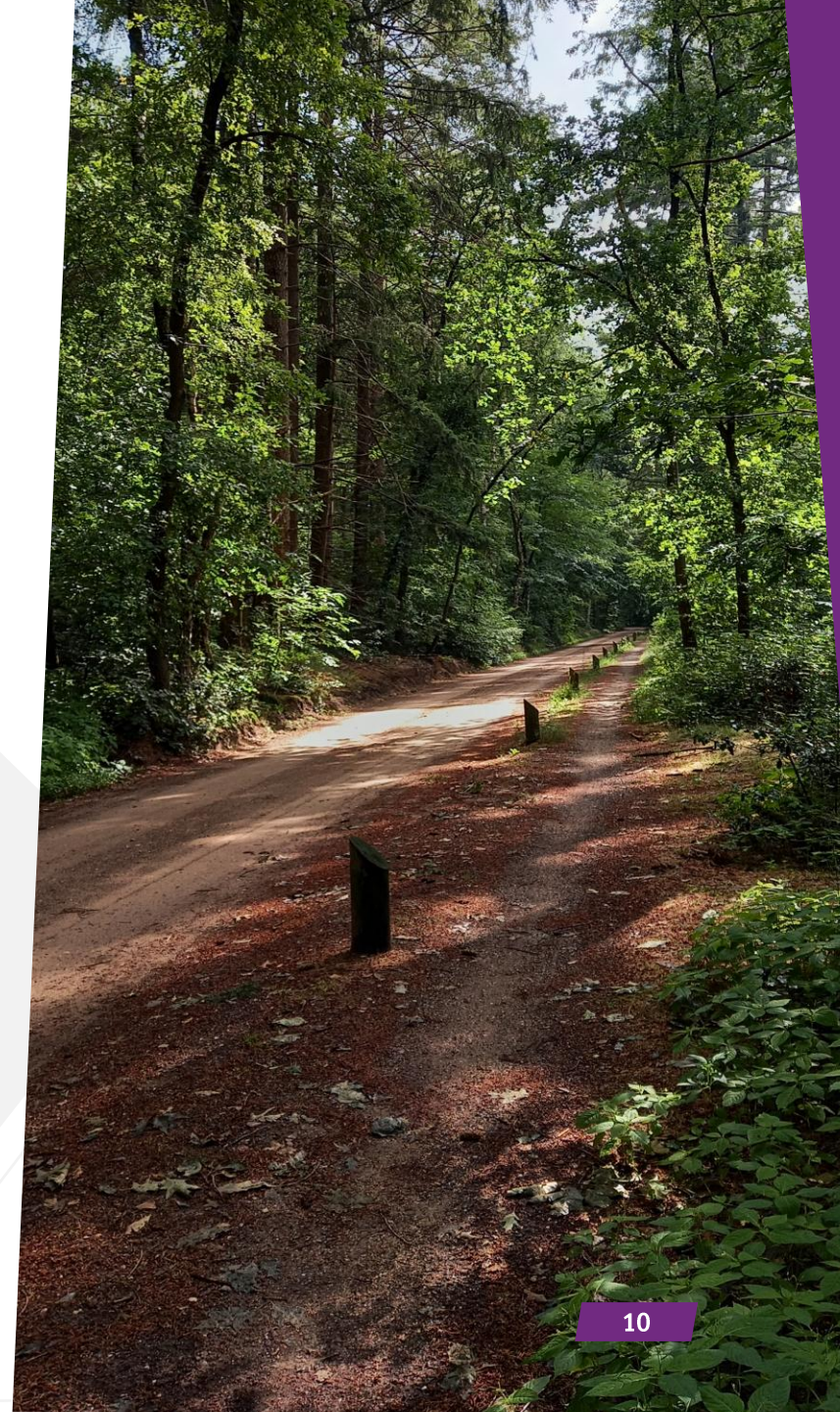
Naast het in kaart brengen van de zandwegen zelf is het gebruik ervan in beeld gebracht via een online enquête. Er zijn gericht vragen gesteld over het noodzakelijke en gewenste gebruik van belanghebbenden in het onderzoeksgebied. Hiervoor is de enquêtetool Maptionnaire gebruikt.

De resultaten van deze vragenlijst geven inzicht in welke zandwegen worden gebruikt en door wie, welke routes volgens belanghebbenden open moeten blijven voor gemotoriseerd verkeer en welke maatregelen het meeste draagvlak kennen.

→ Zie bijlage 3 voor overzicht gebruik zandwegen online enquête

Maatregelen zandwegen

Op basis van de online enquête, werkgroepavonden (zie hoofdstuk 3 voor toelichting participatie) en gesprekken met hulpdiensten, wethouders en belangenorganisaties zijn 3 varianten opgesteld, welke bestaan uit verschillende maatregelen. De drie varianten verschillen van zacht ingrijpen tot harde maatregelen voor bewoners, bezoekers en bedrijven in het projectgebied. In hoofdstuk 4 worden de drie varianten toegelicht.



03

Participatie



In dit onderzoek is veel ruimte geweest voor participatie. Belanghebbenden zijn op verschillende momenten in het proces betrokken. De volgende groepen met belanghebbenden zijn betrokken in het onderzoek:

- ◀ Bewoners, kaveleigenaren en bedrijven
- ◀ Belangenorganisaties
- ◀ Gemeente Ermelo
- ◀ Hulpdiensten
- ◀ Wethouders van beide gemeenten

Bewoners, kaveleigenaren en bedrijven

Eerste brief

In de zomer van 2023 hebben alle bewoners, kaveleigenaren en bedrijven binnen het onderzoeksgebied een brief ontvangen over de start van het onderzoek naar het mogelijk afwaarderen van zandwegen in de regio Barneveld en Putten.

→ Zie bijlage 4 voor eerste brief aan bewoners, kaveleigenaren en bedrijven

Enquête



| Afwaarderen zandwegen regio Putten en Barneveld

In het najaar van 2023 hebben de bewoners, kaveleigenaren en bedrijven in het gebied per post een uitnodiging ontvangen om de online enquête in te vullen. Het doel van deze enquête was het in kaart brengen van de wensen en het gebruik van de zandwegen van de belanghebbenden. Deze enquête heeft open gestaan in september 2023 en is ongeveer 300 keer ingevuld. In de enquête zijn de volgende vragen en stellingen voorgelegd aan belanghebbenden:

- ◀ Om kwetsbare natuur te beschermen moet gemotoriseerd verkeer worden geweerd op de zandwegen op de Veluwe;
- ◀ Wat is voor u de reden dat u met de auto gebruikt maakt van de zandwegen in het onderzoeksgebied?
- ◀ Waar in het onderzoeksgebied ligt uw woning, bedrijf, perceel of andere bestemming?
- ◀ Welke routes in het onderzoeksgebied gebruikt u met een gemotoriseerd voertuig?
- ◀ Welke wegen in het onderzoeksgebied moeten beschikbaar blijven voor gemotoriseerde voertuigen?
- ◀ Als wegen worden afgewaardeerd, heeft u dan liever een verkeersbord of een fysieke afsluiting?
- ◀ Wilt u met ons in gesprek over het onderzoek naar het afwaarderen van zandwegen?

Belangrijkste resultaten enquête

- ◀ 75% van de respondenten is het (helemaal) eens met de stelling dat om de kwetsbare natuur te beschermen gemotoriseerd verkeer geweerd moet worden op de zandwegen op de Veluwe
- ◀ Grootste deel van respondenten maakt gebruik van zandwegen om woning te bereiken
- ◀ Als wegen worden afgewaardeerd, dan heeft 46% van de respondenten voorkeur voor het afsluiten door middel van fysieke afsluitingen. 22% van de respondenten vindt het afsluiten van wegen door middel van verkeersborden een beter idee.
- ◀ 161 respondenten hebben aangegeven met ons in gesprek te willen over het onderzoek naar het afwaarderen van zandwegen. Deze groep is uitgenodigd voor de werkgroepavonden op 21 en 28 november 2023.

→ Zie bijlage 5 voor alle resultaten online enquête

Werkgroepavonden

In november 2023 zijn twee werkgroepavonden georganiseerd (21 en 28 november). Respondenten die de enquête hebben ingevuld konden aangeven dat zij in gesprek zouden willen over dit onderwerp. In totaal hebben 161 respondenten aangegeven in gesprek te willen. Al deze mensen hebben wij uitgenodigd voor één van de twee werkgroepavonden.

Tijdens deze avonden is in kleine groepen gesproken over het wel of niet afwaarderen van zandwegen, welke zandwegen kunnen worden afgewaardeerd en hoe zandwegen kunnen worden afgewaardeerd.

Inloopavonden

Op basis van de inventarisatie en de gesprekken met alle belanghebbenden, zijn drie varianten opgesteld voor het afwaarderen van zandwegen. Deze varianten zijn op 9 en 16 april 2024 tijdens twee inloopavonden gepresenteerd aan bewoners, kaveleigenaren en bedrijven in het onderzoeksgebied. Aanwezigen hadden de mogelijkheid om een reactieformulier in te vullen.

→ Zie bijlage 6 voor (geanonimiseerde) resultaten van de inloopavonden in april 2024

Belangrijkste resultaten werkgroepavonden

- ◀ Waardevolle informatie opgehaald over het gebruik van de zandwegen en de belangen in het gebied
- ◀ Inzicht bij aanwezigen dat iedereen andere belangen en ideeën heeft bij het onderzoeksgebied
- ◀ Op beide avonden werd benoemd dat als zandwegen worden afgewaardeerd, bewoners en bedrijven (inclusief bezoekers) wel woning of kavel moeten kunnen bereiken
- ◀ Overige aandachtspunten:
 - Zorg voor handhaving
 - Aandacht voor buggy- en toertochten
 - Rekening houden met bedrijven (tijd is geld)
 - Meerderheid aanwezigen voorkeur voor fysieke afsluitingen in plaats van verkeersborden
 - Onderhoud bepaalde zandwegen ondermaats
 - Aandacht voor parkeren recreanten
 - Eenduidige regels
 - Aantal verkeersborden beperken
 - Toegankelijk voor hulpdiensten
 - Snelheid van verkeer op zandwegen omlaag
 - Zorg eerst voor functioneren bestaande maatregelen in gebied, daarna kijken of er nog steeds een probleem is
 - Niet alle aanwezigen zien noodzaak afwaarderen, nu al weinig verkeer aanwezig op enkele wegen

Belangrijkste resultaten inloopavonden

- ◀ Verzoek van aanwezigen om ook maatregelen te treffen in Putterbos, Domeinenweg en de Traa
- ◀ Bij alle varianten, maar specifiek voor variant 2, is handhaving een belangrijke randvoorwaarde
- ◀ Aandacht voor onwenselijk gebruik quads, brommers en buggy's
- ◀ In kaart brengen gevolgen varianten



Presentatie op de inloopavonden, april 2024



Afrondende brief

Na het opleveren van het rapport aan beide gemeenten, is nog een afrondende brief verstuurd aan alle bewoners, bedrijven en kaveleigenaren in het gebied. In deze brief staan de belangrijkste resultaten en is gedeeld wat het advies is van het kernteam aan beide colleges.

Belangenorganisaties

De stichting behoud Veluwsch Landschap (SVL) en de stichting voor Natuur- en Milieubescherming Putten (SNMP) zijn betrokken in dit onderzoek als belangenorganisatie. Beide stichtingen hebben belangen in dit gebied.

Er is meerdere keren gesproken met beide stichtingen. Deze gesprekken vonden in dezelfde maand plaats als de gesprekken met bewoners, bedrijven en kaveleigenaren. De stichtingen hebben ook dezelfde informatie ontvangen en mogelijkheden om te reageren.

Reactie SVL en SNMP – november 2023

In november 2023 is door de kerngroep aan de stichting behoud Veluwsch Landschap en de stichting voor Natuur- en Milieubescherming Putten de volgende vraag gesteld:

Op welke wijze wenst u deze zandwegen af te waarderen, daarbij rekening houdende met het waarborgen van de bereikbaarheid van het plangebied?

Hierop hebben SVL en SNMP in januari 2024 samengevat de volgende reactie gegeven:

- ◀ De natuur is gebaat bij rust;
- ◀ Minder intensief gebruikte onverharde wegen is goed voor creëren van een rustige omgeving voor flora en fauna;
- ◀ Hoofddoel is nagenoeg geen doorgaande autoroutes of routes voor ander gemotoriseerd verkeer;
- ◀ Parkeren alleen aan randen van Natura 2000 gebieden;
- ◀ ‘Nee, tenzij..’-principe. Dit betekent geen toegang voor gemotoriseerd verkeer op zandwegen, tenzij er een dringende reden is.

→ Zie bijlage 7 voor volledige reactie SVL en SNMP op adviesvraag

Reactie SVL en SNMP – maart 2024

In maart 2024 zijn de verschillende varianten gepresenteerd aan de stichting behoud Veluwsch Landschap en de stichting voor Natuur- en Milieubescherming Putten. SVL en SNMP hebben in mei 2024 een schriftelijke reactie gegeven op deze varianten:

- ◀ Variant 3 doet het meest recht aan de uitgangspunten van Stichting behoud Veluwsch Landschap en Stichting voor Natuur- en Milieubescherming Putten;
- ◀ Bij enkele voorstellen in variant 3 vraagtekens:
 - Voorstel om Arnhemse- en Harderwijkerkarweg ter hoogte van zone C volledig af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer
 - Nieuwe Prinsenweg, vanaf Putterpoort Krachtighuizerheide tot Garderenseweg volledig afsluiten;
- ◀ Extra variant opgesteld, inclusief Putterbos (zie bijlage 8).

→ Zie bijlage 8 voor volledige reactie SVL en SNMP op voorgestelde varianten



Gemeente Ermelo

Bij de start van het onderzoek is contact gelegd met de gemeente Ermelo. Ermelo heeft laten weten geen actieve rol te wensen in het onderzoek van Putten en Barneveld. De gemeente Ermelo is in 2023 namelijk begonnen met een eigen onderzoek. Ermelo is op de hoogte van de resultaten van het onderzoek.

Wethouders gemeenten Putten en Barneveld

De verantwoordelijke wethouders van de gemeente Putten (Openbare Ruimte en Mobiliteit) en de gemeente Barneveld (Verkeer en vervoer, Groen en Openbare Ruimte) zijn tijdens het onderzoek betrokken. In januari 2024 zijn de voorlopige resultaten inclusief de concept varianten aan hen gepresenteerd.

Hulpdiensten

Op maandag 26 februari 2024 is gesproken met de politie. Een week later, op vrijdag 8 maart, is gesproken met de veiligheidsregio. De veiligheidsregio spreekt zowel namens de brandweer als de ambulance. Zowel met de politie als met de veiligheidsregio zijn de voorlopige resultaten gedeeld en zijn de drie varianten (zie hoofdstuk 4) aan hen gepresenteerd. Zij hebben vanuit hun eigen expertise gekeken of deze varianten aansluiten op de eisen en uitgangspunten van de hulpdiensten.

De politie is op hoofdlijnen akkoord met de varianten. Als de veiligheidsregio geen bezwaar heeft, hebben zij dat ook niet. Voor de politie zijn er geen zorgen met betrekking tot de aanrijtiden. Ook heeft de politie aangegeven dat zij de voorkeur geven aan een variant die makkelijk handhaafbaar is, zoals fysieke afsluitingen. Als er toch voor een variant wordt gekozen waarbij enkel verkeersborden worden geplaatst, verwacht de politie dat deze maatregel door een groot deel van de weggebruikers wordt nageleefd. De verwachting is dat een klein deel van de weggebruikers de verkeersborden negeert en alsnog gebruik maakt van de zandwegen.

Veiligheidsregio

De veiligheidsregio heeft geen bezwaar tegen de drie varianten. Wel is er een aantal randvoorwaarden waar aan moet worden voldaan om het gebied veilig te houden. Hierbij zijn onder andere compartimentsgrenzen van belang. Het advies van de hulpdiensten is om hen te betrekken bij de uitwerking van de voorkeursvariant, zodat de bereikbaarheid voor hulpdiensten en de veiligheid van inwoners en bedrijven in het gebied wordt gewaarborgd.



04

Advies



Huidige situatie

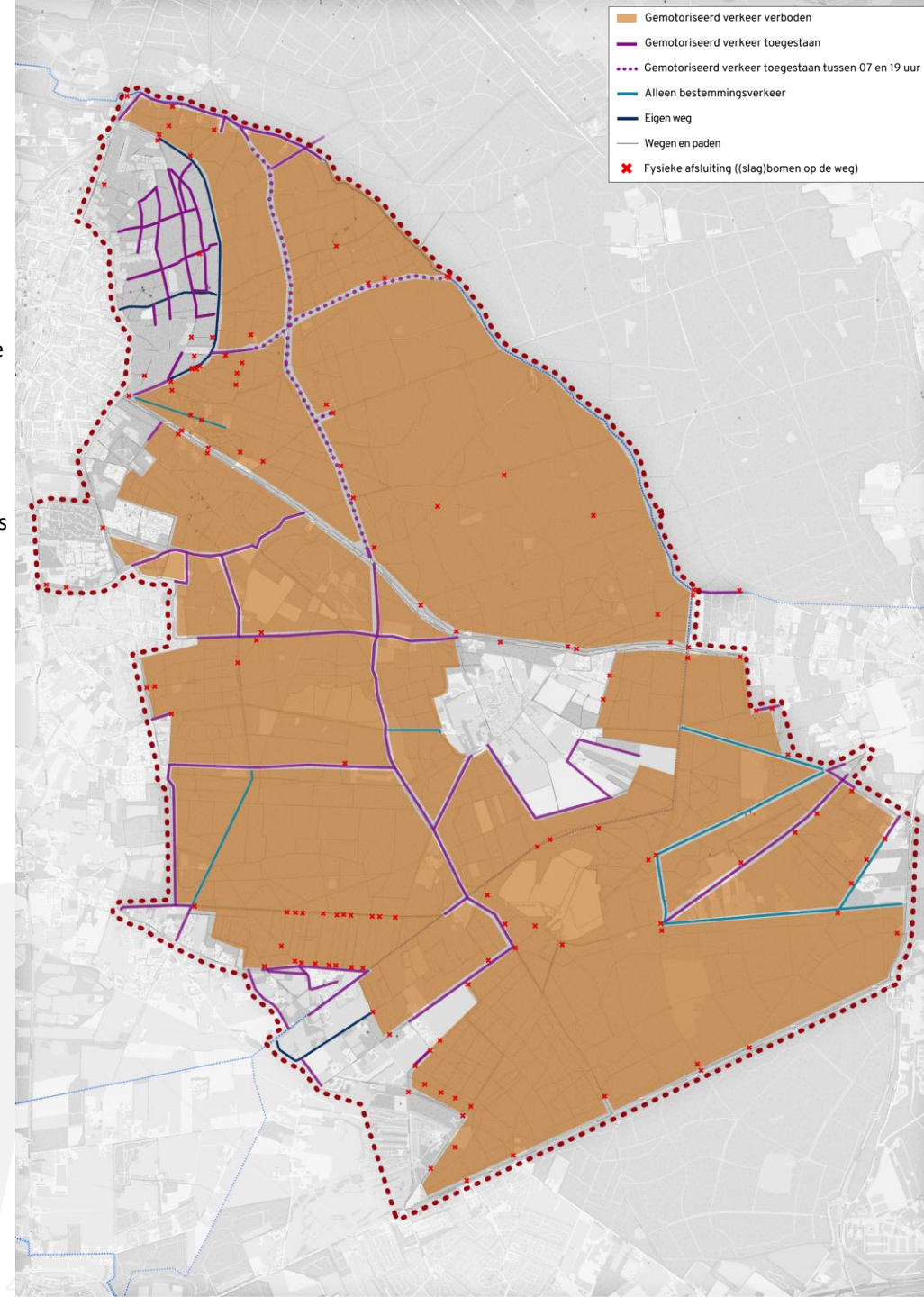
In de eerste fase van het onderzoek zijn alle huidige (verkeers)borden en fysieke afsluitingen in het onderzoeksgebied in kaart gebracht. Tijdens de analyse van deze resultaten bleek dat er door de gemeenten in het verleden al een poging is gedaan om diverse gebieden af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Door het ontbreken van een groot aantal verkeersborden en/of fysieke afsluitingen is een groot gedeelte van het gebied echter nog steeds eenvoudig toegankelijk en begaanbaar voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor kunnen auto's relatief eenvoudig op locaties komen waar dit eigenlijk nu al niet gewenst is.

De afbeelding hiernaast visualiseert de vertaling van de kerngroep van de huidige situatie. De oranje gekleurde gebieden zijn in principe niet bestemd voor gemotoriseerd verkeer. Zoals hierboven gemeld zijn in het verleden maatregelen genomen om gemotoriseerd verkeer tegen te gaan in deze gebieden. Door het ontbreken van verkeersborden en fysieke afsluitingen is het echter juridisch toegestaan om met gemotoriseerde voertuigen in het gebied aanwezig te zijn.

De zandwegen worden in de huidige situatie dus niet gebruikt zoals is beoogd. Door het ontbreken van verkeersborden is een actieve handhaving niet mogelijk. Een weggebruiker kan

immers vrij eenvoudig aantonen dat hij of zij geen verkeersbord heeft geconstateerd.

Daarnaast zijn doorgaande verkeersbewegingen in de huidige situatie juridisch toegestaan. Het is bijvoorbeeld mogelijk om van Koudhoorn naar Voorthuizen en vice versa te rijden door gebruik te maken van de zandwegen (Hessenweg, Arnhemse Karweg en Hunnenweg). Uit de online enquête is daarnaast gebleken dat de Oude Garderenseweg veel gebruikt wordt als verbinding tussen Krachtighuizen en de N797.



Advies

Toelichting varianten

Op basis van de inventarisatie en het participatieproces, zijn drie verschillende varianten opgesteld voor het afwaarderen van zandwegen in het onderzoeksgebied. Variant 1 richt zich op het verbeteren van de huidige situatie. In variant 2 zijn zandwegen niet meer toegankelijk voor gebiedsvreemd verkeer door het plaatsen van verkeersborden inclusief onderborden. In variant 3 zijn alle woningen en bedrijven in het gebied bereikbaar, maar niet meer via meerdere routes. Door het plaatsen van fysieke afsluitingen zorgen we in variant 3 ervoor dat doorgaand verkeer niet meer mogelijk is, ook niet voor bewoners en bezoekers van bedrijven.

Op de volgende pagina's worden de varianten toegelicht en beschreven. Hierin is aandacht voor de volgende aspecten:

- ◀ Relatie met de recreatiezoneringskaart
- ◀ Kwalitatief effect op omliggend wegennet
- ◀ Handhaafbaarheid
- ◀ Draagvlak van belanghebbenden

De varianten vullen elkaar aan. Dit betekent dat de maatregelen in variant 2, variant 1 aanvullen. De maatregelen in variant 3, zijn een aanvulling op variant 1 en 2.



Variant 1

Basis op orde, met een beetje meer

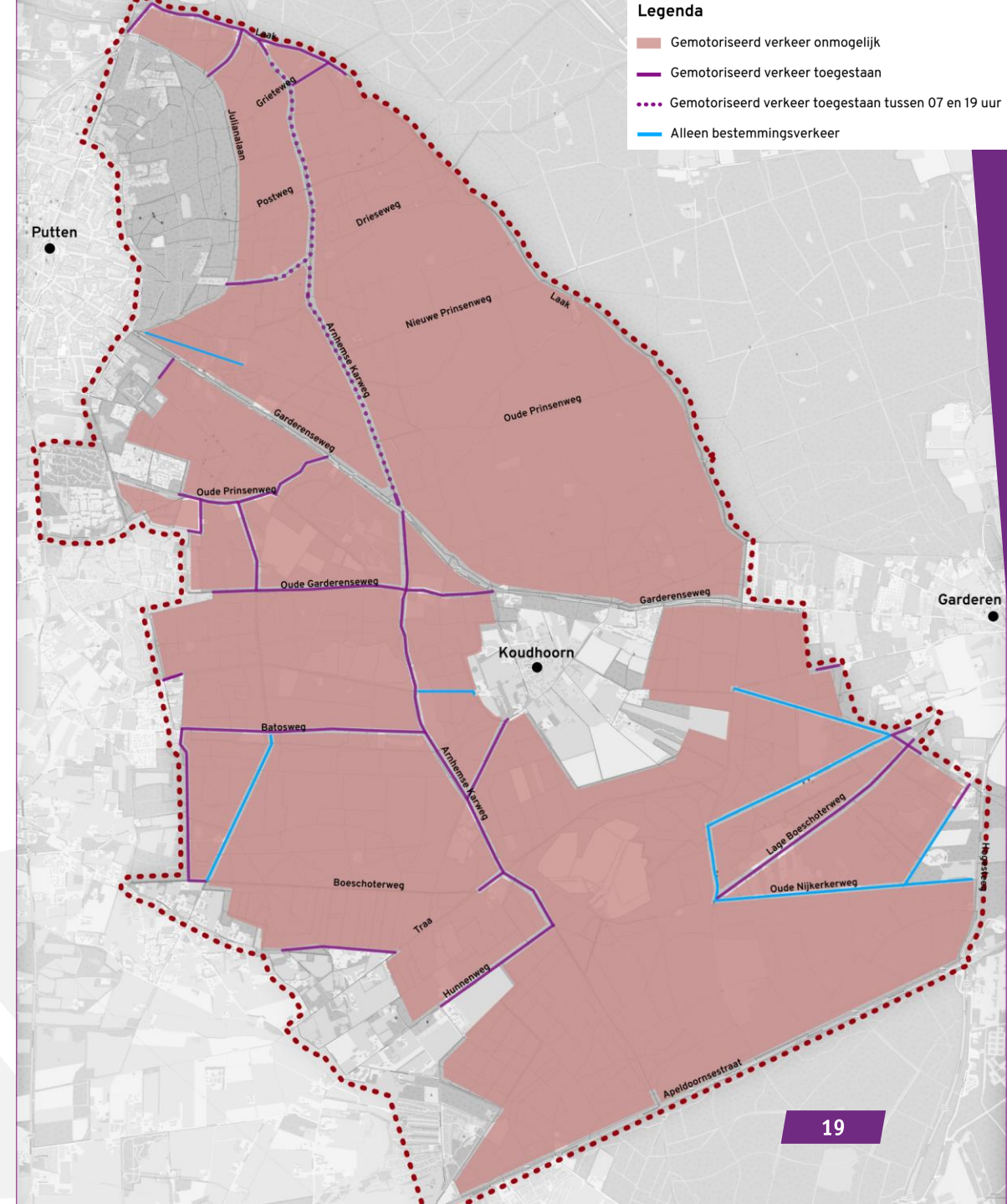
In de huidige situatie zijn verschillende verkeersborden en fysiek afsluitingen aanwezig in het gebied. Hiermee is geprobeerd al een groot deel van het onderzoeksgebied af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Er zijn echter veel gaten aanwezig. Dit betekent dat er verkeersborden en fysieke afsluitingen ontbreken, waardoor gemotoriseerd verkeer alsnog de zone in kan rijden die eigenlijk gesloten hoort te zijn voor gemotoriseerd verkeer. Tijdens de werkgroepavonden (21 en 28 november 2023) is door een deel van de aanwezige belanghebbenden een oproep gedaan aan het kernteam om eerst de huidige situatie op orde te brengen, zodat gemotoriseerd verkeer niet meer in deze gebieden kan komen.

In variant 1 maken we het onmogelijk om deze gebieden in te rijden. Deze gebieden zijn in het roze weergegeven in de afbeelding hiernaast. Het heeft de voorkeur zoveel mogelijk gebruik te maken van fysieke afsluitingen, maar dit is niet overal mogelijk door de aanwezigheid van ruiter- en fietspaden.

In deze variant voeren we twee extra maatregelen door, namelijk het afsluiten van de Drieseweg en de toegangsweg naar de picknicktafels op de Nieuwe Prinsenweg. Doorgaand verkeer kan in de huidige situatie al geen gebruik meer maken van de Drieseweg, aangezien de gemeente Ermelo op de gemeentegrens deze weg heeft afgesloten door middel van fysiek afsluitingen.

Recreatiezonering

Deze variant sluit niet goed aan op de uitgangspunten genoemd in de recreatiezoneringskaart van de provincie Gelderland. Alle hoofdzandwegen die in de huidige situatie kunnen worden gebruikt door doorgaand gemotoriseerd verkeer blijven in deze variant toegankelijk. Naar verwachting wordt het aantal voertuigen dat de zandwegen gebruikt niet minder. Deze variant draagt dus maar zeer minimaal bij aan het verminderen van de verstoring van kwetsbare natuur. Doorgaand verkeer kan en mag nog steeds door en langs kwetsbare natuurgebieden (zones C) rijden.



Kwalitatief effect op omliggende wegennet

Er is naar verwachting geen effect waarneembaar op het omliggende wegennet als gevolg van het invoeren van variant 1. Er verandert in deze variant weinig. Doorgaand verkeer kan nog steeds gebruik maken van de zandwegen.

Handhaving

Variant 1 levert geen problemen of uitbereiding van de taken van handhaving op. De doorgaande hoofdzandwegen blijven toegankelijk. De natuurgebieden aan weerszijden van deze zandwegen worden zoveel mogelijk afgesloten door het plaatsen van fysieke maatregelen (zoals houten slagbomen).

Draagvlak

In de onderstaande tabel is weergegeven hoeveel draagvlak er is voor het doorvoeren van variant 1. Bijna de helft van de bewoners staat negatief tegenover het invoeren van variant 1. Veel bewoners geven aan deze maatregel te zwak te vinden. Kaveleigenaren en bedrijven staan positiever tegenover deze maatregel.

De belangenorganisaties vinden de maatregelen variant 1 niet ver genoeg gaan. Zij geven aan dat deze variant niet voldoende bijdraagt aan het versterken van de kernkwaliteiten en omgevingswaarden van de natuur.

Belanghebbenden	Positief	Neutraal	Negatief	Geen mening
Bewoners	20%	18%	45%	22%
Kaveleigenaren	39%	6%	29%	26%
Bedrijven	36%	14%	21%	29%
Belangorganisaties	Negatief, maatregelen onvoldoende			
Hulpdiensten	Positief, met randvoorwaarden			



Variant 2

Regelen met verkeersborden

In variant 1 maken we de basis op orde. In variant 2 voegen we hier extra maatregelen aan toe, om het aantal verkeersbewegingen op de zandwegen terug te brengen. Er verandert enkel iets voor gebiedsvreemd verkeer. Dit betekent dat alleen aanwonenden en bezoekers van woningen en bedrijven nog toegestaan zijn in het gebied. Het overige verkeer (gebiedsvreemd verkeer) mag in deze variant niet meer het onderzoeksgebied inrijden en gebruik maken van de zandwegen. Dit wordt geregeld door het instellen van een zonale geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer, met daaronder een uitzonderingsregeling voor aanwonenden en bezoekers van woningen en bedrijven. Exacte vormgeving wordt ingericht bij de eventuele uitwerking van de maatregelen. Toegang kan namelijk ook door middel van ontheffingen georganiseerd worden.

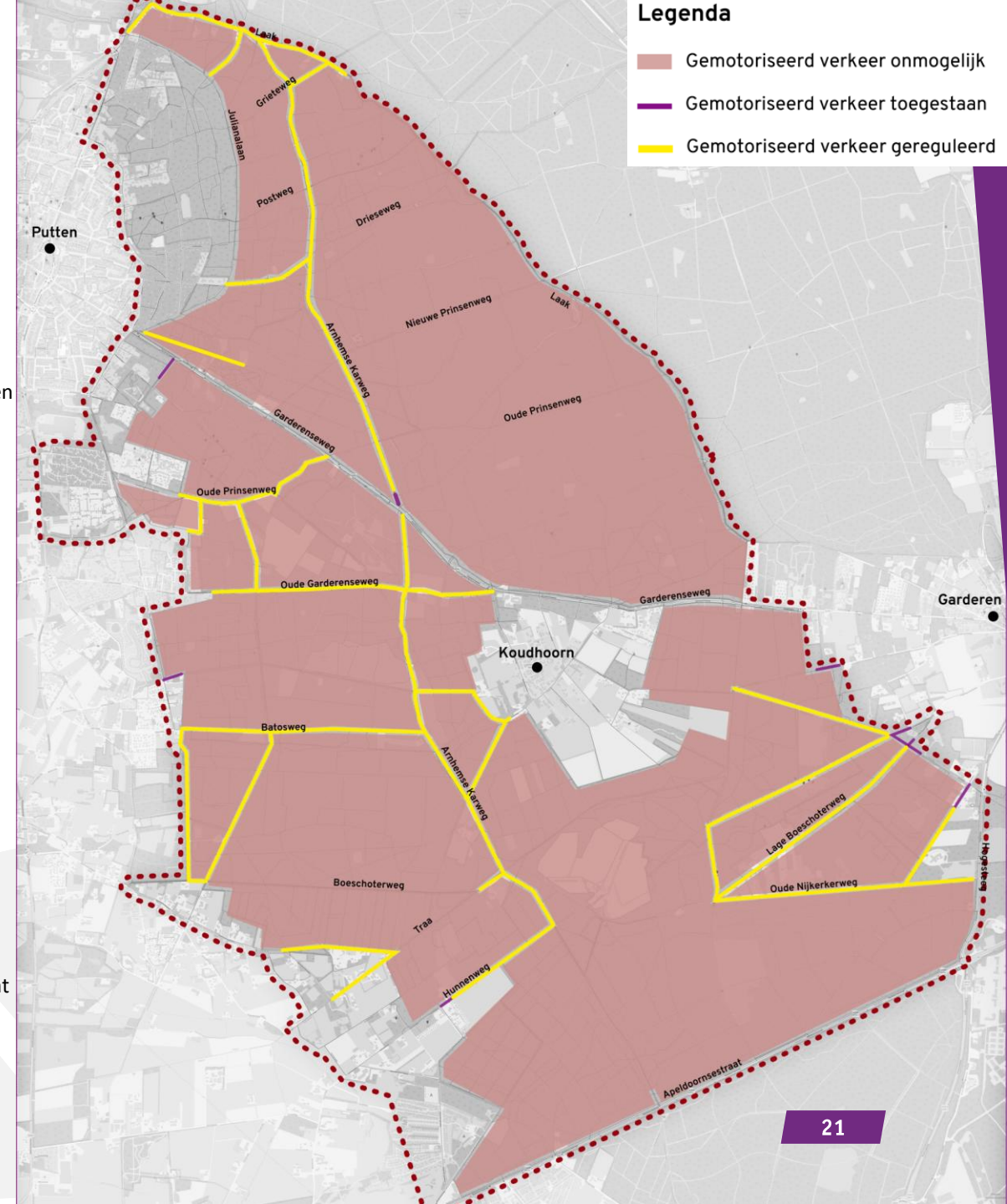
Recreatiezonering

Variant 2 draagt enigszins bij aan het verminderen van de verstoring van kwetsbare natuur. Het aantal voertuigen dat door het gebied rijdt, wordt minder. Gebiedsvreemd verkeer mag namelijk het gebied niet meer inrijden. In deze variant wordt echter nog steeds door en langs kwetsbare natuurgebieden gereden. Voor specifiek gemotoriseerd verkeer in het gebied is het nog steeds mogelijk om het gebied te doorkruisen.

Kwalitatief effect op omliggende wegennet

Het gebiedsvreemd verkeer wordt geweerd aan de randen van het gebied. Het verkeer wat anders over de zandwegen, door het natuurgebied reed, moet nu gebruik maken van andere wegen in het omliggende wegennet. Hierdoor verplaatsen deze voertuigen zich naar de wegen rondom het gebied, zoals op de Apeldoornsestraat en de Voorthuizerstraat. Deze wegen hebben echter een ontsluitende functie en zijn gericht op het verwerken van relatief grote aantallen verkeer. Dit levert wat betreft verkeersafwikkeling dan ook geen problemen op.

Recreatief verkeer is met deze maatregel genoodzaakt om te parkeren buiten het onderzoeksgebied in de daarvoor aangewezen parkeerplaatsen. Om problemen direct buiten het onderzoeksgebied te voorkomen, dient voldoende parkeergelegenheid beschikbaar te zijn aan de randen van het gebied.



Handhaving

In tegenstelling tot variant 1, brengt deze variant de nodige uitdagingen met zich mee op het gebied van handhaving. Het wel of niet functioneren van deze variant valt of staat bij goede handhaving. Gebiedsvreemd verkeer wordt namelijk geweerd door het plaatsen van verkeersborden. De wegen zijn fysiek nog steeds toegankelijk. Als er niet structureel wordt gehandhaafd, is de verwachting dat een gedeelte van de weggebruikers (zonder bestemming in het gebied) de geslotenverklaring gaan negeren. Daarnaast moet worden gezorgd voor een duidelijke en heldere vorm van reguleren. Dit kan in de vorm van een ontheffing of een geslotenverklaring inclusief onderbord met daarop een uitzondering. Wat er exact op dit onderbord moet komen te staan, moet bij uitwerking van de variant worden afgestemd met de politie.

De verwachting is dat het onderbord 'uitgezonderd bestemmingsverkeer' te algemeen is. Bij deze uitzondering heb je ook toestemming om door het gebied te rijden als je het uitlaten van je hond of het bekijken van een specifieke vogel als reden opgeeft. Een beter alternatief is waarschijnlijk het onderbord 'uitgezonderd aangrenzende percelen'. Dit is beter te handhaven, aangezien er een duidelijke herkomst of bestemming is.

De meest duidelijke vorm van handhaving is het werken met (digitale) ontheffingen. Hierbij krijgt iemand alleen toegang in het gebied als diegene op voorhand een ontheffing heeft ontvangen. Het grote nadeel van ontheffingen, is dat het een administratieve opgave is om het ontheffingssysteem in te richten en vervolgens ontheffingen te verlenen.

Daarnaast is het ontheffingssysteem niet aantrekkelijk voor

bezoekers van bedrijven of bewoners in het gebied, aangezien op voorhand een ontheffing moet worden aangevraagd bij de gemeente.

Draagvlak

Een kleine groep bewoners is positief over deze variant. Bedrijven daarentegen vinden deze variant een goed idee, deze variant krijgt van bedrijven de meeste positieve feedback van de drie varianten. De belangenorganisaties vinden ook de maatregelen in variant 2 niet ver genoeg gaan. Zij geven aan dat deze variant niet voldoende bijdraagt aan het versterken van de kernkwaliteiten en omgevingswaarden van de natuur.

Belanghebbenden	Positief	Neutraal	Negatief	Geen mening
Bewoners	15%	29%	35%	20%
Kaveleigenaren	39%	10%	32%	19%
Bedrijven	50%	14%	14%	21%
Belangorganisaties	Negatief, maatregelen onvoldoende			
Hulpdiensten	Positief, met randvoorwaarden			



Variant 3

Reguleren met fysieke maatregelen

Om meer bij te kunnen dragen aan het verminderen van de verstoring van kwetsbare natuur zijn aanvullende maatregelen nodig. In variant 3 worden daarom aanvullend op variant 1 en 2 fysieke afsluitingen toegevoegd aan het pakket aan maatregelen. Hierdoor is het onmogelijk om het gebied met een gemotoriseerd voertuig te doorkruisen.

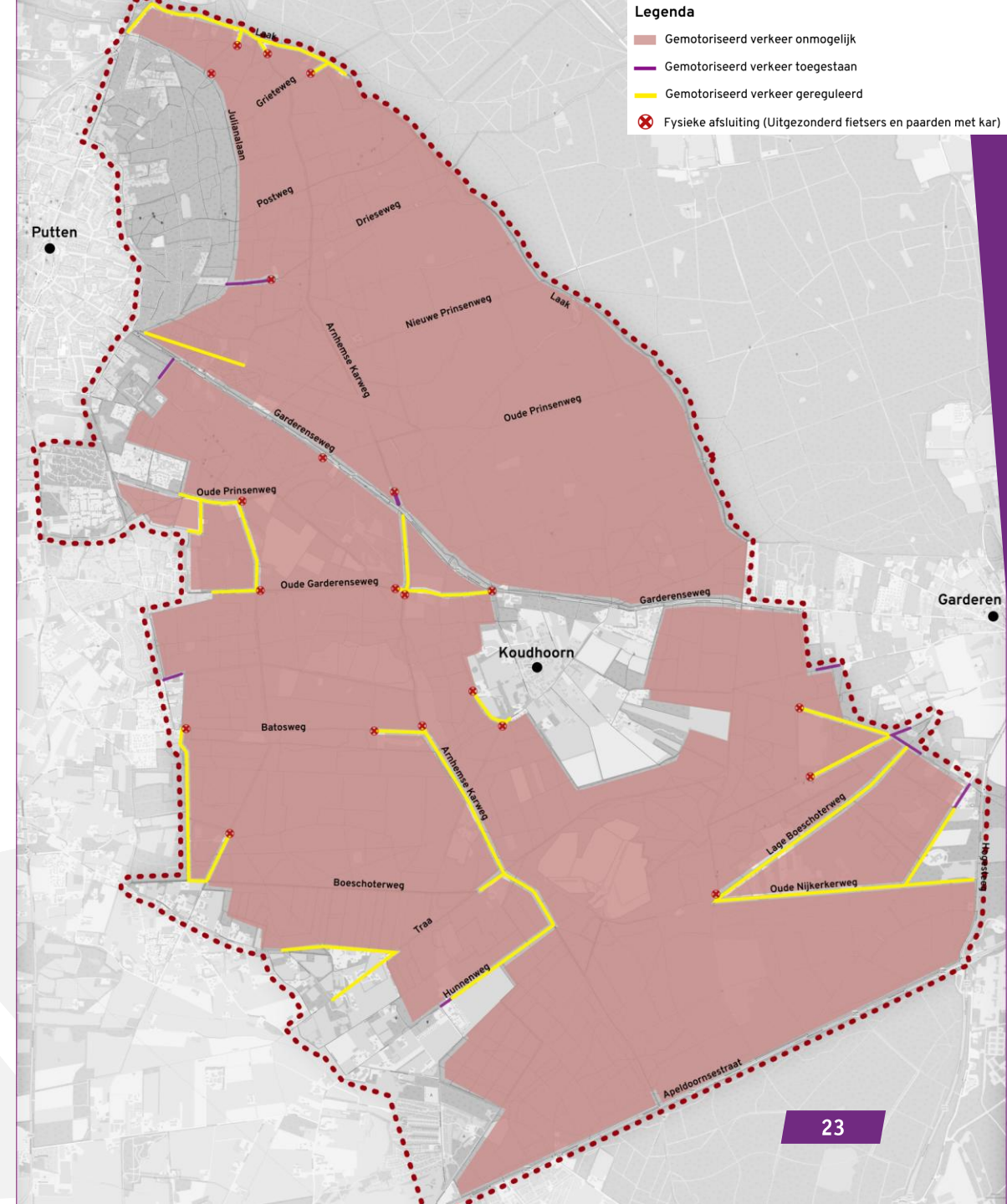
Alle woningen en bedrijven in het gebied zijn bereikbaar. Echter, deze zijn niet altijd meer via verschillende aanrijdroutes bereikbaar. En ook niet per se via de snelste route. Het uitgangspunt is om alle woningen en bedrijven zoveel mogelijk van buiten naar binnen te benaderen, waarbij zo min mogelijk kwetsbare zones (zoals C, zie recreatiezoningskaart) worden doorkruist.

Recreatiezonering

Deze variant draagt het meest bij aan het verminderen van de verstoring van kwetsbare natuur. Bedrijven en woningen zijn nog maar via één route bereikbaar, via de voor de natuur het meest gunstige route. Door fysieke afsluitingen op bepaalde locaties te situeren, worden er aaneengesloten natuurgebieden gerealiseerd. Kwetsbare gebieden worden zoveel mogelijk ontzien.

Kwalitatief effect op omliggende wegennet

Verkeer wordt zoveel mogelijk geweerd. Bewoners en bedrijven kunnen hun adres in het gebied bereiken via de voor de natuur de meest gunstige route. Het verkeer wat anders over de zandwegen, door het natuurgebied reed, moet nu gebruik maken van andere wegen in het omliggende wegennet. Het wordt hierdoor drukker op wegen rondom het gebied, zoals op de Apeldoornsestraat en de Voorthuizerstraat. Deze wegen hebben echter een ontsluitende functie en zijn gericht op het verwerken van relatief grote aantallen verkeer. Dit levert dan ook geen problemen op. Gebiedsvreemd verkeer parkeert in de huidige situatie ook vaak in het gebied. Om parkeerproblemen op wegen direct buiten het onderzoeksgebied te voorkomen, is het advies om voldoende parkeervoorzieningen te realiseren aan de randen van het onderzoeksgebied.



Handhaving

Deze variant is eenvoudiger te handhaven dan variant 2, omdat het door de aanwezigheid van fysieke afsluitingen niet mogelijk is het gebied te doorkruisen. Naast de fysieke afsluitingen, is er net als in variant 2 nog wel steeds een geslotenverklaring van kracht. Daarom moet er nog wel goed worden nagedacht over welk onderbord onder de geslotenverklaring komt te hangen. Hierbij gelden dezelfde voorwaarden als bij variant 2.

Draagvlak

Variant 3 wordt door bewoners en kaveleigenaren als beste optie gezien. De meeste bedrijven zien deze variant echter niet zitten, aangezien deze maatregel voor een hogere omrijfactor en minder goede bereikbaarheid kan zorgen.

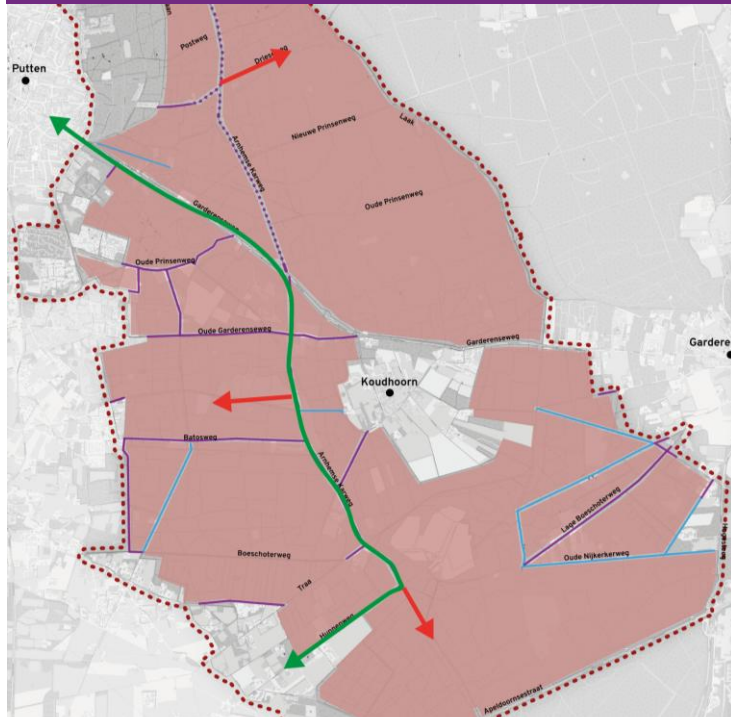
Beide belangenorganisaties vinden deze variant de minimale variant. Het liefst treffen ze, daar waar mogelijk, nog meer maatregelen.

Belanghebbenden	Positief	Neutraal	Negatief	Geen mening
Bewoners	72%	3%	21%	3%
Kaveleigenaren	48%	6%	35%	10%
Bedrijven	21%	7%	57%	14%
Belangorganisaties	Positief, voorkeur voor meer maatregelen			
Hulpdiensten	Positief, met randvoorwaarden			



Wat kan wel & wat kan niet?

Variant 1



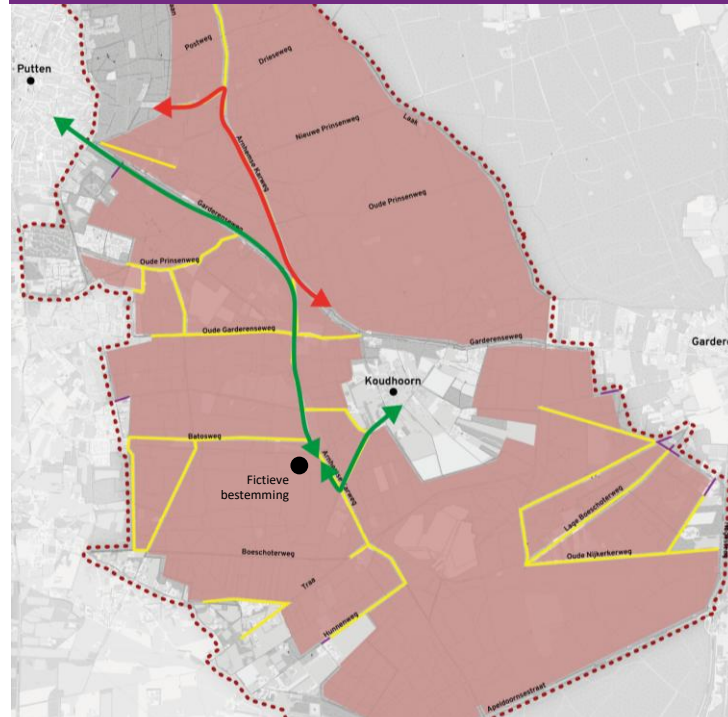
Wat kan wel?

- ◀ Doorgaand verkeer door gebied over zandwegen
- ◀ Bezoeken van bedrijven, bewoners en kavels

Wat kan niet?

- ◀ Bosgebieden inrijden
- ◀ Gebruik maken van de Drieseweg
- ◀ Parkeren bij picknickplek Nieuwe Prinsenweg

Variant 2



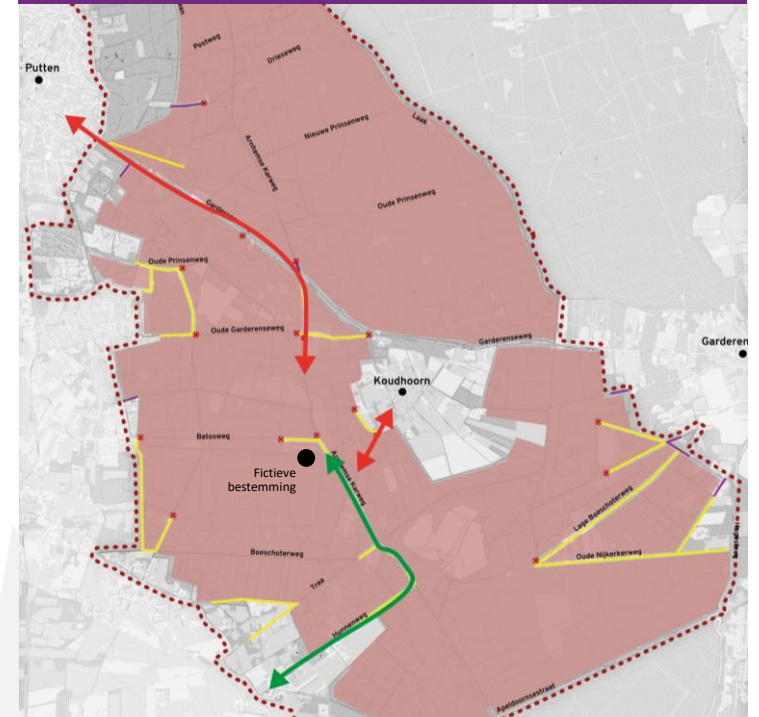
Wat kan wel?

- ◀ Bezoeken van bedrijven, bewoners en kavels bereiken via meerdere zandwegen

Wat kan niet?

- ◀ Bosgebieden inrijden
- ◀ Doorgaand verkeer
- ◀ Gebruik maken van de Drieseweg
- ◀ Parkeren bij picknickplek Nieuwe Prinsenweg

Variant 3



Wat kan wel?

- ◀ Bezoeken van bedrijven, bewoners en kavels bereiken via minimaal één aanrijdroute

Wat kan niet?

- ◀ Doorgaand verkeer
- ◀ Bedrijven, bewoners en kavels bereiken via meerdere richtingen



Flankerende maatregelen en aandachtspunten

Putterbos

Bewoners van het Putterbos hebben de wens uitgesproken om ook in dit gebied maatregelen te treffen. In de huidige situatie wordt in dit gebied al veel geparkeerd door bezoekers van het bosgebied. Bewoners zijn bang dat na afwaarderen van zandwegen in de rest van het gebied, men alleen maar meer gaat parkeren in het Putterbos. Om deze reden is er een maatregelpakket opgesteld voor dit gebied. Deze is hiernaast weergegeven.

Voor het Putterbos gelden dezelfde uitgangspunten als de rest van het gebied. Alle woningen en bedrijven in het gebied zijn via minimaal één aanrijdroute bereikbaar. In het Putterbos is gekozen enkel te werken met fysieke afsluitingen, zodat parkeren in dit gebied absoluut niet meer mogelijk is.

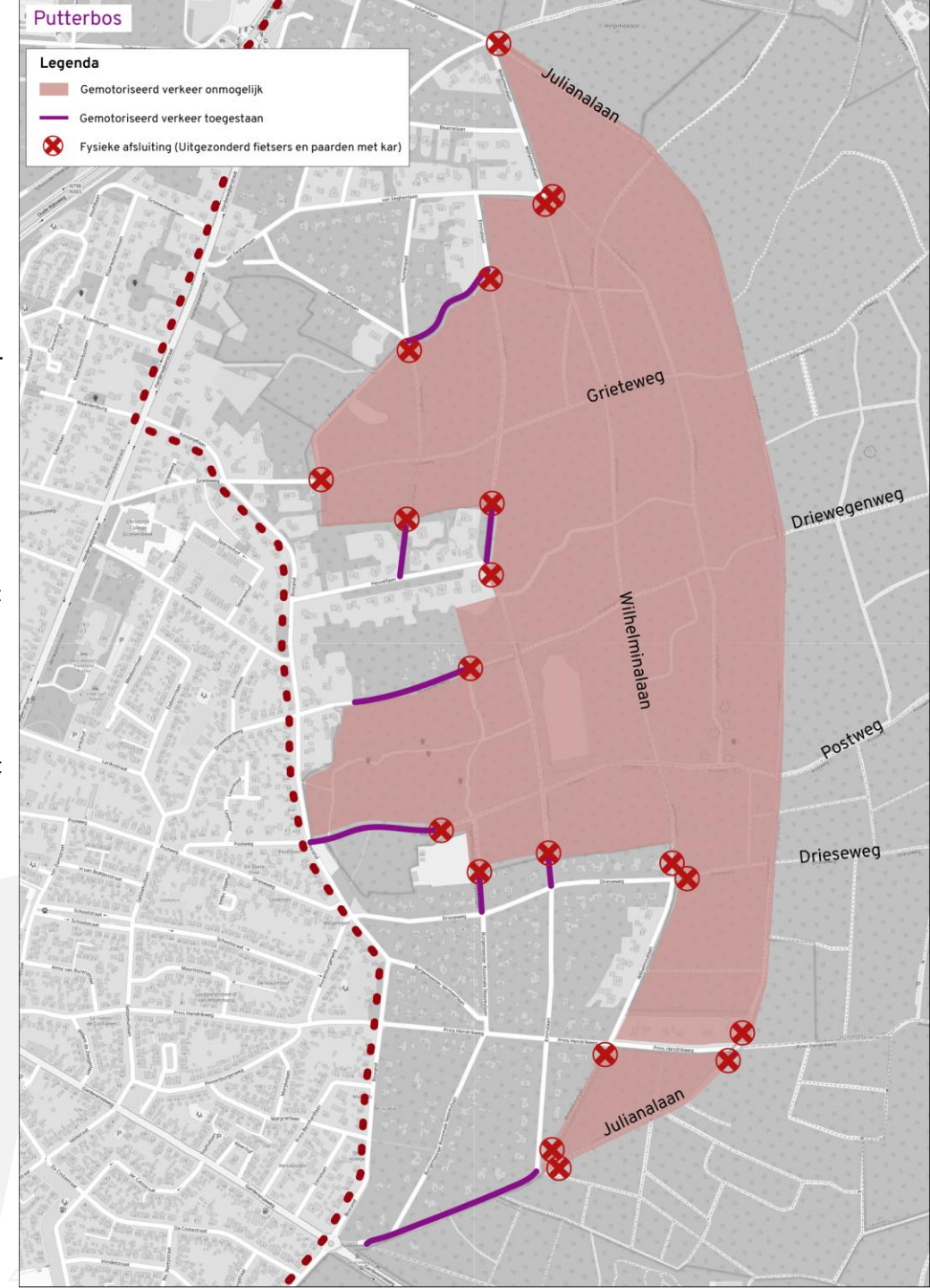
30 km/u

Vanuit bewoners in het gebied is het verzoek gekomen om naast het afwaarderen van zandwegen, de maximum snelheid in het gebied te verlagen naar 30 km/u. Hoe lager de snelheid van gemotoriseerd verkeer, hoe minder de

kwetsbare natuur wordt verstoord. Daarnaast zijn de meeste wegen in het gebied niet geschikt om snel overheen te rijden. Wegen van 30 km/u buiten de bebouwde kom zijn wettelijk (onder voorwaarden) toegestaan.

Parkeerterreinen aan de randen van het gebied

In de huidige situatie wordt er door bezoekers van het bosgebied veelal geparkeerd in het onderzoeksgebied. Dit is in variant 2 en 3 niet meer toegestaan. Om te voorkomen dat deze bezoekers gaan parkeren op locaties waar dat niet wenselijk is, bijvoorbeeld langs de Garderenseweg of in woonwijken, is het van belang dat er voldoende parkeermogelijkheden worden gerealiseerd aan de randen van het gebied. Dit kan uitgevoerd worden in combinatie met een parkeerverbod met zonale toepassing.



Koudhoorn

Koudhoorn ligt midden in het onderzoeksgebied. Het dorp heeft circa 400 inwoners. In de huidige situatie wordt Koudhoorn ontsloten via de Garderenseweg en de diverse zandwegen in het onderzoeksgebied.

In variant 1 verandert er weinig voor de inwoners van Koudhoorn, zij kunnen dan nog steeds gebruik maken van de zandwegen als ontsluitingsroute.

In variant 2, invoeren van een geslotenverklaring, verandert er meer. In theorie kunnen de inwoners van Koudhoorn dan geen gebruik meer maken van de zandwegen. Echter, om de inwoners van Koudhoorn niet te isoleren, wordt ter overweging meegegeven om de inwoners van Koudhoorn een ontheffing te verlenen, zodat zij nog gebruik kunnen maken van deze zandwegen in deze variant.

Overbodige afsluitingen

Zoals eerder al is toegelicht, vullen de drie varianten elkaar aan. Dit betekent dat de maatregelen in variant 2, een aanvulling zijn op variant 1. De maatregelen in variant 3, zijn een aanvulling op zowel variant 1 als 2. Hierdoor is het mogelijk dat er overbodig veel

afsluitingen ontstaan. In de uitwerkingsfase dient hier rekening mee gehouden te worden en moeten deze overbodige afsluitingen worden opgeheven of niet worden uitgevoerd.

Extra capaciteit handhaving

Belanghebbenden in het gebied hebben gedurende het proces meerdere malen aandacht gevraagd voor de beperkte inzet van handhaving op dit moment. Bij de keuze van een variant dient rekening te worden gehouden met de benodigde inzet van handhaving. Dit kan tot gevolg hebben dat er extra budget voor handhaving vrijgemaakt dient te worden.

Deze inzet kan gecombineerd worden door capaciteit in te zetten van zowel beide gemeenten als de inzet van Staatsbosbeheer.



05

Conclusie en vervolg



Advies kerngroep

Recreatiezoneringskaart

Varianten 1 en 2 dragen niet tot nauwelijks bij aan de vermindering van de verstoringen van de kwetsbare natuur. Daarom adviseert de kerngroep de keuze voor variant 3.

Deze variant sluit het beste aan op de recreatiezoneringskaart en verbindt natuurgebieden met elkaar. Ook draagt deze variant bij aan het verminderen van verstoringen.

Draagvlak

Voor variant 3 zijn bewoners en kaveleigenaren grotendeels positief. De meeste bewoners en kaveleigenaren zien variant 3 als beste uitkomst van het onderzoek. Iets meer dan de helft van alle bedrijven staat negatief tegenover variant 3, hierbij wordt de kanttekening geplaatst dat meerdere bedrijven negatief zijn over alle varianten en maatregelen in het algemeen.

De belangenorganisaties staan achter variant 3, maar zien liever extra maatregelen. De organisaties hebben een voorkeur voor een zuidelijke ontsluiting via de Hessenweg en Koudhoorn in plaats van via de Hunnenweg. De kerngroep is van mening dat de Hessenweg en Koudhoorn minder geschikt zijn voor deze verkeersafwikkeling.

Hulpdiensten zien geen bezwaren zolang er bij de uitwerking rekening wordt gehouden met hun eisen en wensen.

Handhaving

Na het in werking stellen van de maatregelen is het gebied handhaafbaar. Doorgaand verkeer door het gebied is fysiek onmogelijk.

Flankerende maatregelen

De kerngroep adviseert ook de flankerende maatregelen over te nemen zodat er een eenduidig, effectief regime ontstaat. De flankerende maatregelen kennen daarbij veel draagvlak vanuit alle partijen.



Vervolg

Advies kerngroep

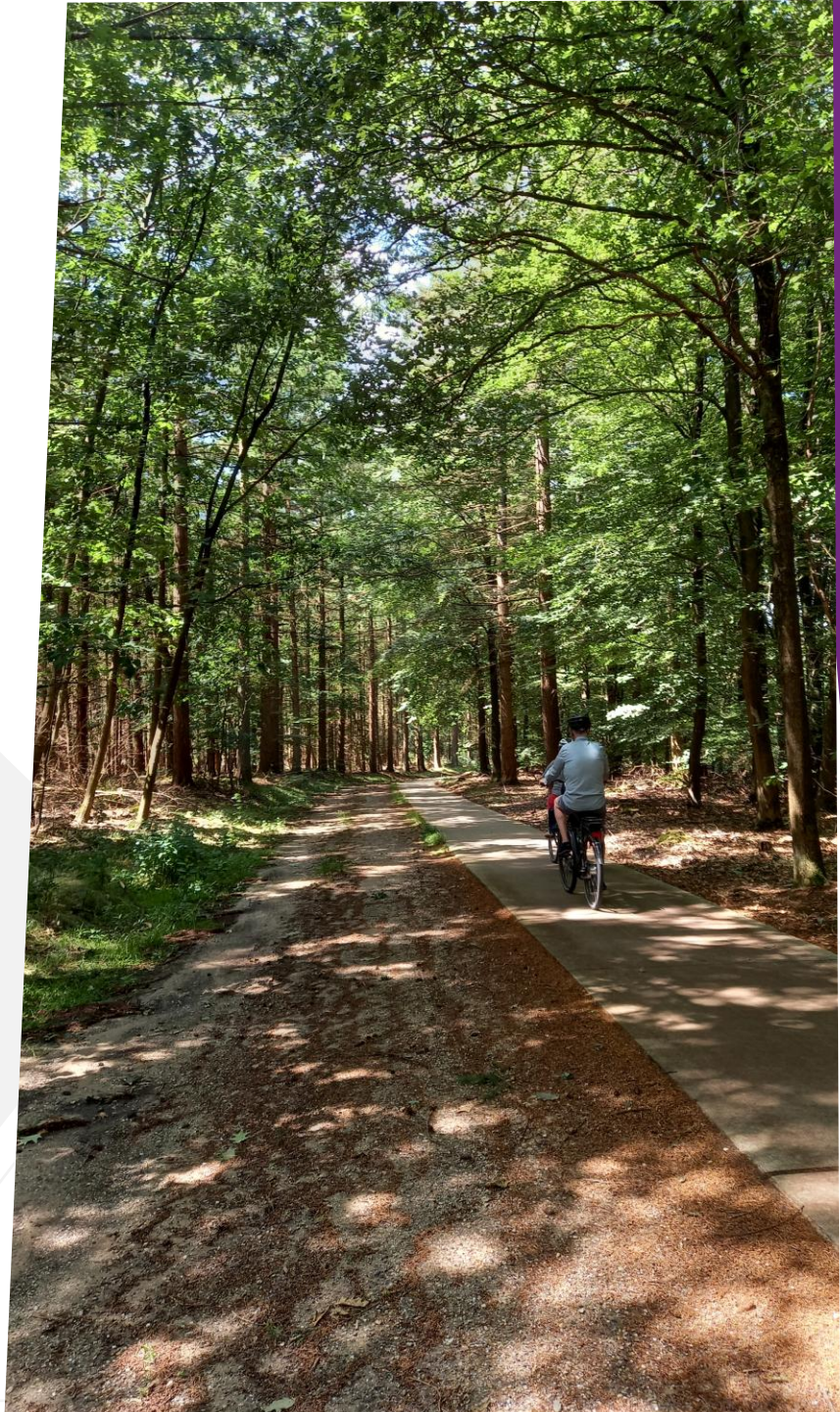
Het advies wordt door de kerngroep aangeboden aan de colleges van de gemeenten Putten en Barneveld. Beide colleges nemen de adviezen in ontvangst en besluiten over welke variant moet worden uitgewerkt en worden toegepast.

Uitwerken maatregelen

Na het kiezen van de varianten moet er per fysieke maatregel onderzocht worden hoe deze vormgegeven wordt. De kerngroep heeft kaarten beschikbaar met de ontbrekende en beoogde fysieke maatregelen. Deze kaarten dienen verder uitgewerkt te worden tot uitvoeringsplannen.

Juridische procedure

Aangezien iedere variant iets doet met de bereikbaarheid en berijdbaarheid van wegen, is het nemen van verkeersbesluiten noodzakelijk. Verkeersbesluiten staan open voor bezwaar en beroep.



06

Addendum



Zoals opgenomen in hoofdstuk 5 heeft de kerngroep de colleges geadviseerd om variant 3 (reguleren van het gebied met fysieke maatregelen) vast te stellen en uit te voeren. Door te kiezen voor variant 3 wordt de verstoring van de kwetsbare natuur zoveel als mogelijk verhindert. Naast het advies om verder te gaan met variant 3, heeft de kerngroep beide colleges geadviseerd om ondersteunende maatregelen te treffen. Hieronder wordt verstaan het toevoegen van het Putterbosch aan het onderzoeksgebied, het verlagen van de maximumsnelheid en het vergroten van de capaciteit voor de handhaving. Het waarborgen van de bereikbaarheid van Koudhoorn vraagt daarnaast om extra aandacht.

Besluit colleges van B&W

Het college van burgemeester en wethouders van Putten heeft op 4 februari 2025 het volgende besloten:

College van B&W gemeente Putten

De voorkeur uit te spreken voor variant 3 voor het afwaarderen van de zandwegen in het bosgebied, inclusief de toevoeging van Putterbosch, de wijziging dat de Oude Garderenseweg open blijft en dat de knip in de Hessenweg verplaatst wordt naar de Arnhemse Karweg.

Het college van burgemeester en wethouders van Barneveld heeft op 4 maart 2025 het volgende besloten:

College van B&W gemeente Barneveld

1. Kennis te nemen van het adviesrapport;
2. De voorkeur uit te spreken voor variant 3 voor het afwaarderen van de zandwegen voor gemotoriseerd verkeer in het bosgebied inclusief de toevoeging Putterbosch, de wijziging dat de Oude Garderenseweg open blijft en dat de knip in de Hessenweg verplaatst wordt naar de Arnhemse Karweg;
3. In te stemmen met het verder uitwerken van variant 3 (inclusief plan van aanpak financiën en verkeersbesluiten).

Wijzigingen

Op basis van deze besluiten is variant 3 aangepast. Hieronder staat toegelicht waarom door beide colleges is besloten deze onderdelen te wijzigen ten opzichte van het advies dat is opgesteld door de kerngroep.

Oude Garderenseweg blijft open

De Oude Garderenseweg verbindt Koudhoorn en Krachtighuizen met elkaar. Door de Oude Garderenseweg open te houden, kunnen bewoners van beide kernen nog via een directe route met de auto tussen beide kernen blijven rijden. Dit draagt bij aan de verbondenheid tussen de inwoners van beide kernen.

Het college heeft wel als kanttekening benoemd dat het openhouden van de Oude Garderenseweg ook een risico vormt.

Het openhouden van de Oude Garderenseweg betekent ook dat ander verkeer dat niet tussen de kernen rijdt gebruik kan blijven maken van de Oude Garderenseweg. Hierdoor ontstaat het risico dat de weg drukker wordt dan dat deze nu is doordat verkeer dat nu nog via andere zandwegen rijdt om sneller bij de N797 naar Garderen te komen voortaan via de Oude Garderenseweg gaan rijden. Daarnaast kunnen recreanten de weg gaan gebruiken om alsnog met de auto dieper in het bosgebied te komen. Dit komt de veiligheid op de zandweg en de rust voor de natuur in de directe omgeving niet ten goede. Juridisch is het ook onzeker of het openhouden van de Oude Garderenseweg stand houdt bij bezwaren.

Knip in de Hessenweg wordt verplaatst naar de Arnhemse Karweg

Vanuit de Stichting voor Natuur- en Milieubescherming Putten (SNMP) en de Stichting Behoud Veluwsch Landschap (SVL) is een reactie ontvangen op de verschillende varianten. In deze reactie geven zij aan dat variant drie het meest recht doet aan de uitgangspunten van de stichtingen en het beste aansluit op de Recreatiezonering Veluwe. Zij hebben wel enkele opmerkingen bij variant 3 gegeven, één daarvan is het aanpassen van de situatie rond de Hessenweg. De stichtingen beargumenteren dat door de Hessenweg op te houden en een knip in de Arnhemse Karweg te brengen, bestemmingsverkeer zo snel mogelijk op de plek van bestemming is en daarbij zo kort mogelijk door het bosgebied heen rijdt. De colleges hebben besloten het advies van de stichtingen over te nemen.



Wijzigingen variant 3 in beeld

In de afbeeldingen hiernaast zijn variant 3 (afbeelding links) en variant 3, inclusief wijzigingen op basis van de besluitvorming van de colleges van burgemeester en wethouders van beide gemeenten (afbeelding rechts), weergegeven.

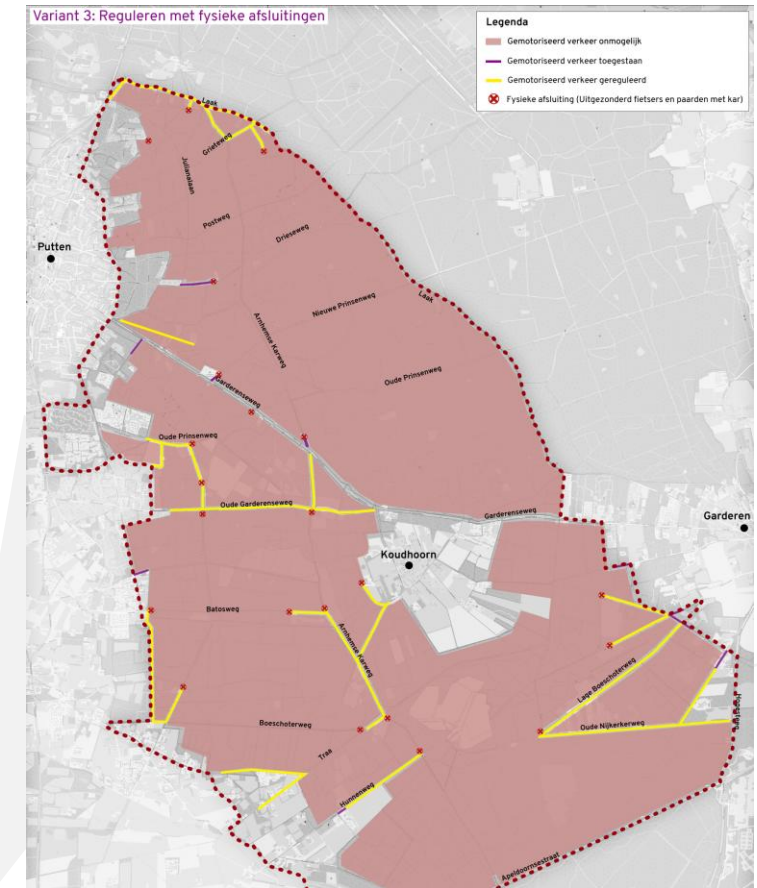
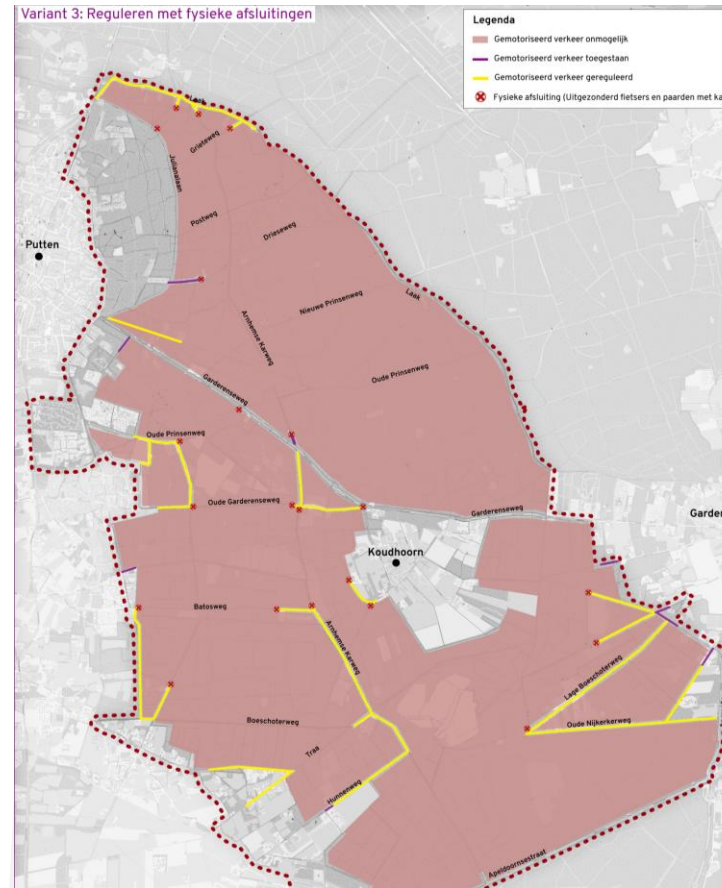
Overige wijzigingen

Drosteweg

Als gevolg van het besluit van de colleges is vanuit de kerngroep besloten een extra knip te plaatsen op de Drosteweg. De omgeving heeft namelijk geuit zich zorgen te maken over het gebruik van deze wegen, aangezien het hier fysiek mogelijk is om deze zandweg nog te gebruiken.

De Laak en Drieseweg

De kerngroep heeft besloten, na het besluit van beide colleges, op verzoek van de gemeente Putten nog een wijziging aan te brengen. Belanghebbenden aan de Laak hebben aangegeven dat het wenselijk is een lus te realiseren ter hoogte van De Laak en de Drieseweg, in verband met een betere afwikkeling van gemotoriseerd verkeer in dit gebied. Dit kan gerealiseerd worden door de fysieke afsluitingen iets anders in te richten.



Bijlage 1

Overzicht belanghebbenden



Bijlage 2

Resultaten inventarisatie



Bijlage 3

Overzicht gebruik zandwegen online enquête



Bijlage 4

Eerste brief aan bewoners, kaveleigenaren en bedrijven



Bijlage 5

Resultaten online enquête



Bijlage 6

Resultaten inloopavond april 2024



Bijlage 7

Reactie SVL en SNMP op adviesvraag



Bijlage 8

Reactie SVL en SNMP op voorgestelde varianten

