

Reactie bewoner	Beantwoording
<p>Plaatsen betonbanden gaat voor ongelukken zorgen</p>	<p>De betonbanden aan de zijde van het fietspad vormen geen probleem voor de verkeersveiligheid doordat de breedte van het fietspad hierop is afgestemd. De ingetekende betonbanden langs de Voorheuvel ter hoogte van het kruispunt met de Voorheuvel ligt overigens op gelijke hoogte als de rijloper. Deze betonbanden zijn alleen nodig om te zorgen dat de klinkerverharding niet wordt weggedrukt door het gemotoriseerd verkeer</p>
<p>Afscheiding tussen fietspad en busbaan moet hoog genoeg, zodat er bij file dan geen auto's overheen kunnen en het fietspad in tegenovergestelde richting gaan gebruiken. Plein bij de Bibliotheek moet veranderen, wordt nu gebruikt als parkeerplaats. Ik dacht dat het Marktpllein of de garages hiervoor bestemd zijn! De boom die naast de openbare toilet is geplaatst, waar wij heel blij mee zijn, heeft inmiddels al vele takken verloren door het openslaan van de deur van grote vrachtwagens sinds de 4 fietsenrekken zijn verwijderd.</p>	<p>De betonbanden zullen er voor zorg dragen dat auto's geen gebruik zullen maken van het fietspad. De opmerkingen ten aanzien van het plein bij de bibliotheek vallen buiten de scope van dit project maar worden als signaal opgepakt, op herkenbaarheid onderzocht en zondig van acties voorzien. Vindt terugkoppeling aan indiener over plaats.</p>
<p>Wanneer wordt er echt 30 km ingesteld op de route langs de Bibliotheek/Muziekschool. Er wordt niets vermeld, ook niet op het wegdek dat men zich bevindt in een 30 km zone. Ik wacht hier al op sinds 2008. De Gemeente heeft totaal geen idee hoeveel fijnstof zich hier bevindt. Met het alsmaar toenemende verkeer, terwijl beloofd was dat dit minder zou worden. Toen er weinig verkeer reed was het verschil echt te merken, maar nu zijn de ramen en balkons weer zo zwart als roet. Zelfs de pekellag van de winter op het balkon.</p>	<p>We gaan er voor zorg dragen dat bij de herinrichting van dit deel van de Voorheuvel het voor bestuurders duidelijk zichtbaar is dat het gaat om een 30 km weg.</p>
<p>Als er toch een aanpassing van het gebied komt natuur/groen meegenomen meenemen. Dat is goed voor de leefbaarheid, maakt het mooier, draagt bij aan biodiversiteit en als je het goed doet ook nog aan verkoeling in tijden van hitte.</p>	<p>Doen we niet. Is in dit ontwerp niet voorzien.</p>
<p>Verzoekt om voor het pand Voorheuvel 11-13 (thans gehuurd door Basic Fit) een los/laadhaven te maken, zoals voor het naastgelegen pand van Zeeman. Dit, om de bevoorrading van een eventuele opvolgende huurder in de toekomst mogelijk te maken.</p>	<p>Ter hoogte van het pad 11-13 is onvoldoende ruimte aanwezig om een veilige los/laadplaats te realiseren. De naast gelegen laad en losplaats voor Zeeman kan ook door de opvolgende huurder van het pand 11-13 gebruikt worden.</p>

<p>Cliënt wijst u er echter op dat het verkeersbesluit niet onherroepelijk is. Momenteel is een beroepsprocedure lopende bij de rechtbank Midden-Nederland. Het verkeersbesluit is nog steeds in strijd met diverse algemene beginselen van behoorlijk bestuur en met het motiveringsvereiste van artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW). Om dezelfde redenen kan cliënt zich dan ook niet vinden in het VO. Zo is in de BOB onvoldoende onderbouwd waarom het college de genomen verkeersmaatregelen noodzakelijk acht, mede gelet op het feit dat hiermee een deel van eerder genomen verkeersmaatregelen wordt teruggedraaid.</p>	<p>Het is juist dat het onderliggende verkeersbesluit van 11 december 2019 op dit moment (nog) niet juridisch onherroepelijk is, omdat bij de rechtbank Midden-Nederland beroep is ingesteld tegen de beslissing op bezwaar van 26 januari 2021. Op 26 november 2021 vindt hierover een zitting plaats bij de rechtbank waarvoor een verweerschrift namens het college wordt ingediend. Inhoudelijk delen wij evenwel de stelling niet, wij zien geen strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, noch met het motiveringsvereiste. Dat indiener zich om vergelijkbare redenen evenmin kan vinden in het ontwerp is een omstandigheid waar wij op dit moment kennis van nemen. Immers tegen het verkeersbesluit voor de VOP in het kader van het definitieve ontwerp van de herinrichting van de Voorheuvel staat wederom het rechtsmiddel van bezwaar en beroep open.</p>
<p>Om verrassingen te voorkomen lijkt het me evident dat voorgenomen maatregelen in de directe omgeving van het ontwerpgebied nu snel worden geactiveerd en gehandhaafd.</p>	<p>klopt, De uitvoering zal als gevolg van lange levertijden materiaal in de eerste helft van 2022 plaatsvinden, waarbij de ondernemers nog vooraf worden gepolst over de exacte periode van uitvoering.</p>
<p>Is bezwaarmaker tegen het onderliggende verkeersbesluit dus ook vanuit dat oogpunt had het hem wel zo fraai geleken als hij hier van op de hoogte was gebracht.</p>	<p>Bezwaarmaker is per persoonlijke brief geïnformeerd over de herinrichting.</p>
<p>Heeft geconstateerd dat, na het verwijderen van het tunneltje, ook de duidelijke aanduiding "Voetgangersgebied" verdwenen is. Komende vanaf de Antonlaan staat er een duidelijk verkeersbord dat de fietsers niet lezen.</p>	<p>We zorgen voor de herkenbaarheid van de 30 km zone.</p>
<p>Apparte fietspaden voor fietsers. Dit bevordert de veiligheid van de fietsers. Dit was ook een reden</p>	<p>We kiezen er voor om fietsers in de tegenrichting te voorzien van een eigen fietspad. Fietsverkeer in de meerichting rijdt samen met het autoverkeer om te onderstrepen dat de auto zich in een verblijfsgebied bevindt.</p>
<p>De oversteekplaats in de buurt van het Leger des Heils is s avonds erg donker</p>	<p>We zullen hier naar kijken of er verbeteringen noodzakelijk zijn.</p>
<p>Mis ik in uw plan nu een invalide parkeerplaats? Vroeger kon ik bij AH boodschappen doen nu is daar de bushalte gekomen waardoor het te ver lopen is om nog bij AH te komen en uitwijk naar de Clomp. Denk er aub aan !!!</p>	<p>Op de Voorheuvel zelf zijn geen mogelijkheden voor een extra parkeerplaats voor mindervaliden.</p>

<p>Onveilige situatie met kinderen op de fiets vanaf de rotonde richting Voorheuvel. Men moet omkijken of er geen fietsers zijn die achter fietsen en willen inhalen en tegelijk uitkijken voor het (auto)verkeer dat vanaf de Weeshuislaan komt, niet zelden met hoge snelheid. Om dit veilig te kunnen doen met fietsende kinderen moet ik langs de weg stoppen, maar daar is geen ruimte voor.</p>	<p>We hebben onderzocht om de snelheid ter hoogte van het kruispunt verder te verlagen. De extra voetgangersoversteek-plaats op het kruispunt werkt snelheidremmend. Het ontwerp is zodanig dat fietsers die linksaf willen slaan wel ruimte hebben om zich op te stellen.</p>
<p>Het scheiden van verkeersstromen is op dit plein lastig, dus moet je aangeven waar het gewenst is om te rijden met auto etc. maar er niet fysieke grenzen tussen maken. Auto's moeten tot stapvoets rijden gedwongen worden door juist alles te mengen. Aan het begin van het plein een bordje 30/woonerf; voetgangers en fietsers voorrang. Betonbanden tussen auto's en fietsers svp weglaten; je valt erover met de fiets en het gebruik om uit te wijken is niet mogelijk. Ook op de Slotlaan; als je achter een bakfiets of ouder en kind fietst kom je er als snellere fietser niet meer langs.</p>	<p>Het weergeven van de snelheidslimiet bij het oprijden van de Voorheuvel wordt meegenomen. De reden van het gebruik van betonbanden tussen auto's en fietsers is gelegen in het feit dat wij de fietsers in de tegenrichting meer bescherming willen geven voor tegemoetkomend autoverkeer. Een voldoende breed fietspad zorgt voor voldoende manoeuvreerruimte voor de fietser.</p>
<p>Voorafgaand aan de sloop van het tunneltje en de rotonde in het kader van de Centrumvisie zijn bewoners en belanghebbenden geïnformeerd over de gevolgen. Slechts ruim 80 bussen per dag zouden stapvoets (15 km/u) over de Markt en Voorheuvel gaan rijden. Overig gemotoriseerd verkeer was niet meer toegestaan. Mede op basis van deze toezeggingen zijn bewoners akkoord gegaan met de plannen. Deze situatie heeft een korte periode geduurd. Het was relatief veilig voor voetgangers en fietsers. De snelheid van de bus (stapvoets is kennelijk lastig) was een minpunt evenals verbodnegerende automobilisten. De luchtkwaliteit was redelijk.</p>	<p>ziet niet op het ontwerp maar is een algemene opmerking en constatering.</p>
<p>Het zou fijn zijn een voetgangers oversteekplaats te creëren van parkeergarage Belcour naar Weeshuislaan 26 en 28 en Torenlaan 1 t/met 7 te verbeteren en de veiligheid beter te waarborgen en het stimuleren en bevorderen dat de ondernemers goed te kunnen gedeien om hun brood te kunnen verdienen en bovendien de sfeer van het winkelgebied voor de passanten te bevorderen .</p>	<p>Het verzoek en de locatie valt buiten de scope van dit ontwerp. Neemt niet weg dat we het verzoek zullen beoordelen en indiener later nog een reactie dit punt zullen geven.</p>
<p>Het is zeer onduidelijk en niet veilig om te winkelen, tot mijn verbazing komt er op het cruciale en gevaarlijkste punt geen wijzing. Het nieuwe zebrapad komt niet op de goede locatie, deze moet bij de driesprong komen ter hoogte van het Kruidvat. Dit is van essentieel belang voor het voortbestaan van ondernemers op dat gedeelte van de Voorheuvel.</p>	<p>Op verzoek van winkeliers en inwoners wordt op de loactie tussen de AH en brasserie De Punt een voetgangersoversteekplaats aangelegd.</p>

<p>Verlaat regelmatig de garage, uitgang naast A.H. Sinds de heropening van het verkeer vanaf de Weeshuisstraat, komt hij vaak in de positie dat het verkeer van rechts, - weeshuisstraat-slecht kan zien/inschatten, dit door de hoek van de bocht. Het overzicht van het aankomend drukke verkeer is dermate beperkt, dat zodra er een "gaatje" is, hij meteen geneigd is de rijbaan op te gaan, richting rotonde. Doordat het aankomende verkeer vanaf de rotonde (meest fietsers) tegenwoordig een vrij hoge snelheid hebben, levert dat nogal eens een ongewenste situatie op.</p>	<p>In het ontwerp is opgenomen dat verkeer uit de garage voorrang moet verlenen aan het overige verkeer op de Voorheuvel. Het uitzicht vanuit de garage is voldoende om de verkeerssituatie goed in te schatten.</p>
<p>Betonbanden zijn voor fietsers levensgevaarlijk. Is hierdoor op de Slotlaan gevallen met de fiets en er zijn veel meer ongelukken gebeurt. Veel inwoners mijden de Slotlaan met de fiets.</p>	<p>Het fietspad langs de Voorheuvel zal breder zijn dan op de Slotlaan. Er is daardoor veel minder kans dat men van het fietspad rijdt. Het ingebrachte hoogteverschil is noodzakelijk om te voorkomen dat auto's gebruik gaan maken van het fietspad en de fietsers in de tegenrijdrichting in het gedrang komen. Daarnaast zorgt dit profiel voor een versmallend effect voor het gemotoriseerd verkeer hetgeen de nagestreefde lage snelheid ten goede komt.</p>
<p>Heel belangrijk is beperking van snelheden van voertuigen komende vanuit de Weeshuislaan naar de rotonde Montaubanstraat. Voor de AH beginnen ze alweer de snelheid te vermeerderen. Op dat gedeelte misschien "drempels"</p>	<p>We hebben het in overweging genomen maar zien geen reden voor drempels want de snelheid is al laag vanwege het 30 km ontwerp.</p>
<p>Vaak staan auto's van de fitness naast Zeeman 'even voor de deur'. Hopelijk heeft u daar al rekening mee gehouden met de los- en laadplaats voor Zeeman (dat daar geen passanten voortdurend op gaan staan).</p>	<p>We hebben kennisgenomen van dit signaal.</p>
<p>De verlaagde trottoirband is gepland tussen de rijbaan en de Voorheuvel. Over dit deel lopen en fietsen veel mensen, (oa. Lopen van en naar plein, AH parkeergarage etc en fietsers vanaf het fietspad/weg van en naar de Voorheuvel) Een aangesloten wegdek zonder een verlaagde trottoirband als obstakel (is nu huidige situatie) lijkt mij dan ook beter en veiliger als met een verlaagde trottoirband.</p>	<p>De verlaagde trottoirband is ingebracht om klinkerverharding in te sluiten en te voorkomen dat het weggedrukt wordt. Een verhoogd kruising vlak is volgens de COW de veiligste situatie in een 30 km zone.</p>
<p>De belijningen en andere aangebrachte haaiantanden etc. zijn inmiddels al versleten/verdweden. De plastic afscheiding/blokken is een aanfluiting voor de vernieuwde en zeer dure (!) herinrichting van het centrum.</p>	<p>Dat is ook de reden dat we dit voor de zomervakantie opnieuw hebben uitgevoerd en graag de tijdelijke maatregelen willen omzetten naar een permanente situatie.</p>

<p>Waar ik als winkelier he-le-maal niet blij mee ben is dat dit nu nog vóór de zomer uitgevoerd gaat worden. Zitten in de zwaarste periode die de non-food detailhandel ooit heeft meegemaakt en nu gaat u de boel wéér opengooien.</p>	<p>De uitvoering zal als gevolg van lange levertijden materiaal in de eerste helft van 2022 plaatsvinden, waarbij de ondernemers nog vooraf worden gepolst over de exacte periode van uitvoering.</p>
<p>Waarom wordt er geen rekening gehouden met de gevaarlijke uitrit van de parkeergarage? Er is bijna geen zicht op het verkeer wat zowel van links als rechts komt. (voetgangers , fietsers en gemotoriseerd verkeer).</p>	<p>In het ontwerp is opgenomen dat verkeer uit de garage voorrang moet verlenen aan het overige verkeer op de Voorheuvel.</p>
<p>Maken bezwaar tegen het feit dat u, gewoontegetrouw de uitnodiging om te reflecteren louter verstuurd heeft aan aan- en omwonenden, terwijl de herinrichting van de Voorheuvel eigenlijk alle Zeistenaren aangaat en zeker de bewoners van omliggende wijken. Dit blijkt een persisterend tekort te zijn van de gemeentelijke communicatie.</p>	<p>In brieven communiceren we naar direct aanwonenden, via artikelen in krant en op website geven we bekendheid aan de rest van de gemeente.</p>
<p>Om de veiligheid van fietsers te garanderen, dienen in beide richtingen verhoogde fietspaden beschikbaar te komen. Daarvoor dient de weg te worden verbreed met een fietspad aan de kant van de Klinker. Zo wordt ook tegengegaan dat fietsers in de file staan tussen auto's en achter bussen. Verhoogd aanleggen van de fietspaden biedt de fietser een vrije doorgang en voorkomt dat de fietspaden door automobilisten worden gebruikt om in te halen.</p>	<p>Het scheiden van fietsers en autoverkeer in de meerichting versterkt de beleving van de Voorheuvel als doorgaande verbinding. Door menging van verkeer wordt juist het verblijfsgebied onderstreept en blijft de snelheid van het gemotoriseerd verkeer beperkt. We hebben onderzocht of er ter hoogte van de bushalte extra ruimte kan worden gecreëerd zodat fietsers een halterende bus wel kunnen inhalen. Verder is onderzocht of de rijloper over de gehele lengte kon worden verbreed naar 3,40 meter. Dat is haalbaar gebleken en verwerkt in het ontwerp. Hiermee voldoen we aan de CROW richtlijn. Het blijft zo dat een bus of vrachtwagen altijd achter de fietser moet blijven rijden.</p>

<p>Het VO van de Voorheuvel op uw website is niet helemaal duidelijk. Er komt 1 fietspad, in noord-westelijke richting. Waarom niet ook een fietspad in de andere richting? Is de veiligheid van fietsers op de heenweg belangrijker dan op de terugweg?</p>	<p>Het scheiden van fietsers en autoverkeer in de meerichting versterkt de beleving van de Voorheuvel als doorgaande verbinding. Door menging van verkeer wordt juist het verblijfsgebied onderstreept en blijft de snelheid van het gemotoriseerd verkeer beperkt. We hebben onderzocht of er ter hoogte van de bushalte extra ruimte kan worden gecreëerd zodat fietsers een halterende bus wel kunnen inhalen. Verder is onderzocht of de rijloper over de gehele lengte kon worden verbreed naar 3,40 meter. Dat is haalbaar gebleken en verwerkt in het ontwerp. Hiermee voldoen we aan de CROW richtlijn. Het blijft zo dat een bus of vrachtwagen altijd achter de fietser moet blijven rijden.</p>
<p>Fietsers van de Weeshuislaan naar de rotonde bij de Montaubanstraat krijgen geen eigen plaats op de weg. Een fietspad of fietsstrook in die richting ontbreekt. De rijbaan in deze richting is 3,25 m breed. Dit is veel te smal voor fietsers en auto's inclusief bussen en vrachtauto's naast elkaar.</p>	<p>Het scheiden van fietsers en autoverkeer in de meerichting versterkt de beleving van de Voorheuvel als doorgaande verbinding. Door menging van verkeer wordt juist het verblijfsgebied onderstreept en blijft de snelheid van het gemotoriseerd verkeer beperkt. We hebben onderzocht of er ter hoogte van de bushalte extra ruimte kan worden gecreëerd zodat fietsers een halterende bus wel kunnen inhalen. Verder is onderzocht of de rijloper over de gehele lengte kon worden verbreed naar 3,40 meter. Dat is haalbaar gebleken en verwerkt in het ontwerp. Hiermee voldoen we aan de CROW richtlijn. Het blijft zo dat een bus of vrachtwagen altijd achter de fietser moet blijven rijden.</p>
<p>De bus moet terug naar de oorspronkelijke route via de Slotlaan. Als de Voorheuvel wordt afgesloten voor vrachtauto's biedt dit de mogelijkheid om ter hoogte van de Klinker de rijbaan smaller uit te voeren, zodat er meer ruimte is voor voetgangers. Voor het knelpunt bij de aansluiting op de rotonde zie ik geen andere mogelijkheid dan dat het fietspad in de tegenrichting weer aan de Vossele-kant van de Wilhelminaboom gemaakt wordt, zoals vroeger. De aangegeven breedte van 2,5 meter is prima.</p>	<p>De routing van het verkeer en de aard van de weggebruikers staan binnen de scope van dit project niet ter discussie. De inbreng en de reactie erop beperkt zich tot de inrichting.</p>
<p>Bestuurders hebben moeite met achteruit rijden en rijden dan over de stoep voor de openbare toilet langs richting nieuwe oversteek bij AH. Voor aankomende fietsers is dit heel gevaarlijk.</p>	<p>Wij nemen kennis voor de opmerking</p>

<p>Ook vind ik het belachelijk dat de ramen niet fatsoenlijk kunnen worden gewassen en bij de balkons moeten de bewoners het zelf maar uitzoeken hoe zij het schoon kunnen maken. Het zonnescherm bij de bewoners is zwart en kan nog met moeite gebruikt worden vanwege de roet.</p>	<p>Zodra de tijdelijke scheidingswanden weg zijn, moet het in principe weer mogelijk zijn om de ramen te laten schoonmaken. Met de VVE is overleg op welke wijze dit kan plaatsvinden.</p>
<p>Daarnaast komen met de maatregelen een aantal andere doelstellingen uit artikel 2 van de Wegenverkeerswet in het geding, zoals het verzekeren van de veiligheid op de weg, het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden. Het college heeft in de beslissing op bezwaar onvoldoende gewicht toegekend aan deze belangen. Een deugdelijke belangenafweging verzet zich tegen de in het verkeersbesluiten genomen maatregelen.</p>	<p>Uiteraard nemen we kennis van deze opvatting van cliënt, maar delen de inhoud van deze stelling niet. De onderbouwing van ons standpunt zal uiteraard nader worden uiteengezet in het op heel korte termijn bij de rechtbank Midden-Nederland namens het college in te dienen verweerschrift.</p>
<p>Met name het autoverkeer op de Voorheuvel is een toenemende bron van ergernis. Dit zou gereguleerd worden middels het gebruik van camera's met een beperkte uitzondering voor bestemmingsverkeer en leveranciers. Naar ons idee werken deze camera's niet of er wordt niet op gehandhaafd.</p>	<p>Dit valt niet onder scope van dit project.</p>
<p>Het valt mij op dat linksafslaand verkeer (met name fietsers) komend vanaf de Voorheuvel en vanaf de dode arm van de Weeshuislaan nog steeds vogelvrij zijn. Je komt in deze gevallen van rechts en hebt in mijn beleving dan voorrang. Ik heb helaas nog nooit mogen zien en ook nog nooit zelf mogen ondervinden dat fietsers daar ook daadwerkelijk voorrang wordt verleend. Menig keer met het gevolg dat er een noodstop moest worden gemaakt om een ongeluk te voorkomen. Ik blijf dat echt apart vinden als het uitgangspunt is dat je de fietsveiligheid wilt verhogen. Lijkt me goed om meer aandacht voor dit probleem te hebben en daar een oplossing voor te bedenken.</p>	<p>kruising aangepast</p>
<p>Komende vanaf Albert Heijn waar wel fietsenstalling is, maar waar je in principe niet mag fietsen richting Emmaplein, was vroeger duidelijk aangegeven dat dit een voetgangersgebied was. Kunt U dit in de plannen herstellen?</p>	<p>dit heeft onze aandacht</p>
<p>De eerste lantaarnpaal op de Torenlaan, bij juwelier is nog een van voor de gehele aanpassing. Bovendien is deze kapot</p>	<p>Wordt doorgegeven aan de betreffende afdeling</p>

<p>Een rotonde op de y-splitsing van Weeshuislaan/Voorheuveel voor de AH zou de situatie stukken veiliger maken. Fietsers hoeven dan niet tussen de auto's door over te steken en op het drukste punt van de situatie zijn automobilisten genoodzaakt om vaart te minderen. Ik hoop dat u dit voorstel in overweging neemt voor de veiligheid van fietsers en overstekende voetgangers op dit drukke en overzichtelijke punt.</p>	<p>Gebleken is dat een rotonde op deze locatie ruimtelijk niet inpasbaar is, maar we begrijpen het idee heel goed. We hebben onderzocht of we het kruispunt op een andere manier beter onder de aandacht van autobestuurders kunnen brengen. De aansluiting op de kruising van de Voorheuveel(noord) is verbeterd.</p>
<p>3 oversteekplekken voor voetgangers is te weinig. Voetgangers moeten juist overal mogen oversteken. De automobilist gaat hierdoor sneller rijden, want die vindt dat voetganger maar bij officiële plek moet oversteken.</p>	<p>Wij hebben gemeend dat op deze locatie en met de vele verschillende verkeersrelaties op de Voorheuveel het toch verstandig is om met oversteekvoorzieningen te werken. Dit juist ook voor mensen die wat minder zeker zijn in het verkeer.</p>
<p>Het ondoordachte besluit van 10-12-2019 om de Voorheuveel weer open te stellen voor alle gemotoriseerd verkeer zonder treffen van maatregelen maakte een abrupt einde aan deze situatie. Naast de ruim 80 bussen rijden thans duizenden auto's, bestelbussen en vrachtwagens per dag over het traject. Dit aantal wordt versterkt door de noodzaak voor auto's om vanaf de Hogeweg richting rotonde Montaubanstraat om te rijden via de Mr. de Klerkstraten Voorheuveel. Rechtdoor naar de Montaubanstraat zou voor de hand liggen doch om onbegrijpelijke reden is ter hoogte van Gall&Gall jaren geleden een inrijverbod ingesteld. Gevolg is een onveilige Markt/Voorheuveel met te veel verkeer, onduidelijke voorrangssituatie en sterk vervuilde lucht. Daarnaast is een keiharde toezegging aan bewoners/belanghebbenden niet nagekomen. En ook dat weegt zwaar.</p>	<p>Van de reactie is kennis genomen. Routing en beperking naar aard van de verkeersdeelnemers is in dit project geen onderwerp van discussie, valt buiten de scope van dit project.</p>
<p>Het zou een goed innovatief zijn om centrum van Zeist aantrekkelijk te maken voor de regio om parkeertarief af te schaffen. Het maakt het centrum levendiger en gezelliger Daardoor geen onderscheid voor winkels buiten het centrum waar gratis parkeren toegepast wordt</p>	<p>Wel of geen betaald parkeren valt buiten de scope van dit proces. Opmerking is voor kennisgeving aangenomen. Kan in andere processen zoals het mobiliteitsplan voor Zeist en actualisatie van het parkeerbeleid worden ingebracht en zal daar worden afgewogen.</p>
<p>Dit is tevens ook een zeer belangrijke doorgang naar de Markt en het noord gedeelte van de Voorheuveel. Dit is van groot belang voor het voortbestaan van onze winkelstraat.</p>	<p>Op verzoek van winkeliers en inwoners wordt op de loactie tussen de AH en brasserie De Punt een voetgangersoversteekplaats aangelegd.</p>

<p>De oorzaak daarvan is de onbalans in het venster van links en van rechts. In de legenda is niet terug te vinden wat de grote cirkels moeten voorstellen. Als dat aanplant is, dan daarvoor kiezen dat het zicht naar de Weeshuislaan niet beperkt. Het is evident om voorbij de bocht de Weeshuislaan in te kunnen kijken, om het venster tussen link en rechts gelijk te houden. Dit om te voorkomen dat men meer gespitst is op het verkeer van rechts, dan van links, bij het verlaten van de P.</p>	<p>We onderzoeken of er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om het uitzicht verder te verbeteren.</p>
<p>Lijkt erg onlogisch als er geen oversteekplaats komt in het verlengde van de trap, die de markt met het voetgangersgebied verbindt.</p>	<p>Op verzoek komt er een extra VOP van de Albert Heijn naar Basserie de punt.</p>
<p>Denk aan de fietsers die vanaf de rotonde komen en moeten oversteken de Voorheuvel in. Heel veel ouders met kinderen en schoolgaande jeugd.</p>	<p>We onderzoeken de mogelijkheden om de snelheid ter hoogte van het kruispunt verder te verlagen. Het ontwerp is zodanig dat fietsers die linksaf willen slaan wel ruimte hebben om zich op te stellen. Een extra voorziening voor het vergemakkelijken van de oversteek wordt niet noodzakelijk geacht.</p>
<p>Ben erg blij dat de doorstroming inmiddels weer een feit is. Het gaat allemaal heel rustig en men houdt steeds rekening met elkaar valt ons op.</p>	<p>jazeker</p>
<p>Uit het VO is niet helemaal duidelijk hoe men straks, komende vanaf de Voorheuvel, de doorgaande route op moet. Betekent dit dat ik over een (verlaagde) drempel heen moet rijden? En wordt de doorgaande route komend vanaf de Weeshuislaan ri. rotonde een voorrangsweg? Wordt dat ook aangepast bij het marktplein ter hoogte van het leger des Heils? Nu hebben fietsers komend vanaf het marktplein voorrang op het verkeer op de Weeshuislaan (komen immers van rechts!)</p>	<p>De CROW geeft aan dat een verhoogd vlak op een kruising binnen een 30 km zone de veiligste oplossing is. De aangebrachte betonbanden zijn voorzien om de klinkerverharding goed op zijn plaats te houden, maar kunnen onbedoeld ook een voorrangsweg suggereren. De banden worden dan ook in dezelfde kleur als de bestating aangebracht.</p>
<p>Dat gaat 100% zeker omzet kosten. Wat mij betreft zou dit plan bij voorkeur uitgevoerd gaan worden in de dal-periode juli en augustus. Dat maakt voor de gemeente niet uit lijkt mij en zo behoed u de non-food winkeliers voor nóg een klap.</p>	<p>De uitvoering zal als gevolg van lange levertijden materiaal in de eerste helft van 2022 plaatsvinden, waarbij de ondernemers nog vooraf worden gepolst over de exacte periode van uitvoering.</p>
<p>Een gedeelte van het appartementencomplex kan niet worden geschilderd door de blokken op de weg voor ons complex. Is er rekening mee gehouden dat wij in dit nieuwe verkeersplan ons onderhoud met een hoogwerker kunnen laten uitvoeren?</p>	<p>Ja. Wordt ook met de VVE over overlegd.</p>

<p>Het VO van de Voorheuvel schiet ernstig tekort. Het komt op geen enkele wijze tegemoet aan het door de raad afgedwongen terugdraaien van de centrumvisie 2015 maatregelen en bestendigt de uiterst onveilige situatie van fietsers en andere kwetsbare verkeersdeelnemers. Bussen en vrachtwagens hebben onbeperkt toegang tot het kwetsbare centrum</p>	<p>Deze opvatting wordt niet gedeeld. Het ontwerp verbetert de veiligheid voor fietsers en voetgangers.</p>
<p>Vrachtverkeer zou moeten worden geweerd (vroeger zorgde de hoogte van het tunneltje daarvoor).</p>	<p>Routing van (vracht)verkeer is binnen de scope van dit project geen aan de orde zijnd punt.</p>
<p>Wordt er iets gedaan om de snelheid van de auto's te temperen? Ter hoogte van Zeeman krijgen auto's meer ruimte en gaan ze ook harder rijden. Met de fiets of lopend van AH komt is dit hinderlijk. Afsluiten voor auto's is niet nodig, maar kan het tussen AH en Duetz niet een soort woonerf worden?</p>	<p>Het ontwerp met een smalle rijloper voor het gemotoriseerd verkeer moet een lage snelheid afdwingen. De extra VOP op het kruispunt heeft tevens een snelheidsremmend effect.</p>
<p>Er is teveel autoverkeer om dit deel van de Voorheuvel in te richten als fietsstraat. Al dit autoverkeer is doorgaand verkeer. Er zijn geen bestemmingen voor auto's op dit deel van de Voorheuvel. Als de Voorheuvel wordt ingericht zoals nu ontworpen, gaat dit zeker leiden tot protesten en tot fietsen op de stoep. De samenleving zal geen begrip voor hebben en niet accepteren dat fietsers gedwongen worden in hetzelfde spoor te rijden als auto's, bussen en vrachtauto's. Ouderen en kinderen zullen de Voorheuvel mijden.</p>	<p>De Voorheuvel wordt geen fietsstraat. Wel wordt het wegprofiel zodanig vormgegeven dat fietsers en auto's op een veilige manier over de voorheuvel kunnen rijden waarbij het gemotoriseerd verkeer een lage snelheid aanhoudt.</p>
<p>De Voorheuvel richting Bergweg is een hoofd fietsroute. Zie GVVP, blz. 23. In het ontwerp ontbreekt een voorziening voor fietsers om, komend vanaf de rotonde 'linksaf te slaan' (eigenlijk rechtdoor te rijden) richting de Bergweg</p>	<p>We hebben onderzocht naar mogelijkheden om de snelheid ter hoogte van het kruispunt verder te verlagen. Het ontwerp is zodanig dat fietsers die linksaf willen slaan wel ruimte hebben om zich op te stellen. Een extra voorziening voor het vergemakkelijken van de oversteek wordt niet noodzakelijk geacht. De extra VOP die op het kruispunt wordt gerealiseerd werkt snelheidsremmend</p>

<p>Het aangelegde perk achter de openbare toilet wordt gebruikt als wild plas plek of hondentoilet en als wandelrouten van bibliotheek naar AH. Dit laatste is heel gevaarlijk omdat autoverkeer dat met hoge snelheid rijdt er niet op rekent dat hier ook voetgangers soms met rollator lopen. Dit zal weer toenemen als de afscheiding niet hoog genoeg wordt. Wellicht kan het perk achter de openbare toilet worden verhoogd en verlengd en een obstakel worden aangebracht op het plein, zodat dit niet wordt gebruikt als grote parkeerplaats. Er zou meer groen komen, maar momenteel kijken de bewoners uit op een kaal plein. Wat betekent het rode rondje op de tekening op het plein??</p>	<p>Valt buiten de scope van dit project maar de signalen en suggesties worden beoordeeld en afgewogen en van een aanvullende reactie richting indiener voorzien.</p>
<p>De nieuwe oversteek bij de AH is begrijpelijk, maar zal voor de bewoners die er boven wonen wel meer uitstoot geven, omdat al het verkeer voorrang moet verlenen. Met minder verkeer en handhaving van 30 km is dit nog te accepteren.</p>	<p>Van de reactie is kennis genomen. De extra voetgangersoversteek ter hoogte van de Albert Heijn en Basserie De Punt komt er op verzoek van ondernemers en winkelend publiek/bewoners. Draagt ook bij aan de nagestreefde maximum snelheid van 30 km.</p>
<p>Daarbij komt dat het college zelf heeft bijgedragen aan de ontstane situatie. De bezwaarprocedure van 12 weken heeft meer dan 10 maanden geduurd. Blijkbaar vond het college het lastig om een besluit te nemen. Er was zelfs een beroep wegens niet tijdig beslissen voor nodig om een BOB af te dwingen. Het bevreedt cliënt dan ook ten zeerste dat er direct na het nemen van de BOB wordt overgegaan tot een definitieve inrichting. Het is om vorenstaande redenen dat cliënt u verzoekt om de procedure voor de definitieve inrichting op te schorten in ieder geval totdat de rechter uitspraak heeft gedaan in de beroepsprocedure.</p>	<p>Van de reactie is kennis genomen. Deze procesopmerkingen vallen buiten de scope van dit project waar een inhoudelijke reactie op het ontwerp kon worden gegeven.</p>
<p>Kortom, geen aanmerkingen op het ontwerp, wel op uitvoering en handhaving in de periferie</p>	<p>Is kennis van genomen en zal als signaal/suggestie worden afgehandeld.</p>
<p>Is er een tekening beschikbaar waar ook de te plaatsen verkeersborden op staan?</p>	<p>Nee, komt in de besteksfase</p>
<p>Ook nog een opmerking op de Slotlaan en rest van centrum. Auto Slotlaan alleen in ochtend voor laden lossen en uitzondering, verder autoverkeer via Antonlaan regelen. Fietzers moeten de hele rijbaan kunnen gebruiken. Betonbanden verwijderen. Voetgangers mogen overal oversteken. Alle winkels concentreren op Slotlaan. Steynlaan en Voorheuvel afwaarderen tot dienstverlening. Belcour ombouwen naar wonen. Alleen op deze manier houdt Zeist een levendig centrum.</p>	<p>Kennisgenomen van de reactie. Valt buiten de scope van dit project maar is doorgegeven aan de projectorganisatie van het proces optimalisatie verkeersveiligheid Slotlaan.</p>

<p>Het liggende VO zou een aardige verbetering zijn op de als shared-space ingerichte Voorheuvel/Markt als bus- en vrachtverkeer geweerd wordt. Dan kan er een gescheiden fietspad worden betrokken vanaf Markt naar rotonde Montaubanstraat. Die ontbreekt thans waardoor de mededeling dat fietsers hun eigen plaats krijgen onjuist is. Ter hoogte van de Muziekschool, zoals bij alle scholen in Zeist, dient een 15 km regime te gelden. Het huidige VO kan in de ijskast en na aanpassing van aard en intensiviteit van verkeersstromen, worden aangepast.</p>	<p>Van de reactie is kennisgenomen. Uitgangspunt voor de inrichting is de bestaande context.</p>
<p>De oversteek van AH naar het Kruidvat is erg onoverzichtelijk. Men loopt niet door naar de voetgangersoversteekplaats, om daarna aan de overkant weer terug te lopen. Men laveert liever tussen het verkeer door dan gebruik te maken van de VOP. Ook oude mensen die slecht ter been zijn.</p>	<p>Op verzoek komt er een extra VOP van de Albert Heijn naar Basserie de punt.</p>
<p>De scootrijders en fietsers die vanaf Vossole richting AH {vv} zo het voetpad opgaan richting Belcourt {vv}. De voetgangers, vooral ook ouderen, komen hierdoor in gevaar.</p>	<p>Herkennen we niet. We hebben geen formele medingen hiervan.</p>
<p>En wat is het “gebouw” H4011 binnen de kadastrale lijnen/grens? Dat is m.i. niet de Punt. Maar wat dan wel? Dat zou ik toch wel heel graag van u horen. Verder meer toezicht op het illegaal parkeren, om even bij AH een boodschap te doen. Daar is die laad/losplek niet voor bedoeld. Net zo min als de plekken voor de uitrit van AH en de uitrit van de parkeergarage.</p>	<p>Verzoek voor meer toezicht is doorgegeven aan de BOA's en is/wordt opgepakt.</p>
<p>Het ontwerp kent vele knelsituaties met verkeersdeelnemers van “lager” niveau dan het snelverkeer, Er is geen reden of argument om de bus niet weer zijn oude route via de korte Weeshuislaan te laten rijden, De bushalte ongewijzigd laten is een wanprestatie tegen de verkeersveiligheid, Er wordt gegoocheld met fietsstroken en fietspaden, Fietsers krijgen GEEN eigen plaats op de weg,</p>	<p>De huidige busroute is een gegeven in het project en uitgangspunt voor het ontwerp.</p>
<p>Probleem blijft de plaats van de bushalte. Deze zou beter verplaatst kunnen worden naar de Antonlaan en/of Montaubanstraat</p>	<p>verplaatsing bushalte valt niet binnen de scope en past niet in de vervoersvisie</p>

Er moet een doorlopende fietsstrook met voldoende breedte komen van de Weeshuislaan naar de rotonde, ongeacht de discussie over de wegencategorisering en GVVP versus Duurzaam Veilig. In het advies van Megaborn voor de Slotlaan wordt een breedte van 2 meter aanbevolen. Er moeten oplossingen gevonden worden voor de bushalte en het knelpunt bij de aansluiting op de rotonde.

In het ontwerp wordt het verblijfskarakter van de weg benadrukt en er voor gezorgd dat het gemotoriseerd verkeer rekening houdt met de aanwezigheid van fietsers. Het aanbrengen van een fietsstrook in de meerichting legt juist meer de nadruk op doorstromen waarbij het gemotoriseerd verkeer dan onvoldoende de snelheid aanpast. Er is meer ruimte gerealiseerd mbt de rijloper zodat fietsers de bus ook kunnen inhalen. Bij de rotonde kan het verkeer zorgvuldig de rotonde oprijden.