

**Zienswijzen Voorlopig Ontwerp Herinrichting Stationsstraat**  
Reactienota

**Zienswijze 1 van 10**

Naam indiener



Djuma-zaaknr.

117 07 86

**Inhoud zienswijze (samenvatting)**

In een eerdere mail (december 2019) heb ik een aantal suggesties aangedragen, maar geen reactie hierop gehad. Ik hoop wel dat deze zijn meegenomen in de plannen?

Suggesties:

Markering op Stationsstraat aanbrengen ter hoogte van de Steven Kraaijstraat. Dit is voor fietsers een gevaarlijke uitgang omdat de Steven Kraaijstraat enorm naar beneden afheld. Ook een markering aanbrengen ter hoogte van de Husselsesteeg. Wellicht iets doen met kattenogen of met verlichting zoals bij de oversteek op de Roosendaalseweg?

*In de mail van december 2019 is daarnaast ook gevraagd om de groenstrook in de Steven Kraaijstraat aan te pakken, omdat dit een hondenpoepveld is geworden. Dit valt echter buiten het project. Navraag bij groenbeheer leert dat er ook geen budget is om dit idee op te volgen.*

**Reactie zienswijze**

1. Markering op Stationsstraat aanbrengen ter hoogte van de Steven Kraaijstraat.

Antwoord:

- per abuis is het plateau ter hoogte van de Steven Kraaijstraat niet op de tekening van het Voorlopig Ontwerp (VO) gezet, dit zal in het Definitief Ontwerp (DO) worden hersteld; een plateau als verkeer-remmende maatregel / attentie-verhogende maatregel is wel passend op deze locatie, ook qua afstand tot de 30 km-zone en Mennestraat; het plateau heeft een hoogte van 8 cm. en is voorzien van "pianostrepen" als wegmarkering, één en ander passend bij de inrichting van een 50 km/uur-zone;
- de Steven Kraaijstraat wordt tevens voorzien van een uitritconstructie.

2. Helling Steven Kraaijstraat.

Antwoord:

- de helling wordt, in verband met de aanwezigheid van kabels en leidingen, aangepast zoveel als mogelijk is;
- het plateau (zie punt 1) lost voor een deel het probleem op van het hoogteverschil.

3. Markering op Stationsstraat aanbrengen ter hoogte van de Husselsesteeg.

Antwoord:

- De Husselsesteeg heeft nu een uitritconstructie met 80 cm. diepe uitritblokken. Dit blijft ook zo, omdat het past bij een gebiedsontsluitingsweg (GOW) van 50 km/uur en omdat de Husselsesteeg relatief dicht bij de rotonde ligt, waardoor de rijnsnelheid lager is. De Steven Kraaijstraat krijgt naast een plateau ook een uitritconstructie om het hoogteverschil op te vangen. Tegenover de Husselsesteeg ligt een doorsteek voor voetgangers en fietsers. Er zou oponthoud kunnen ontstaan in de verkeersader. Daarbij komt de jarenlange ervaring van de huidige situatie die, voor zover bekend, géén noemenswaardige problemen oplevert. Nu zit tegenover de Husselsesteeg bij de doorsteek een verlaagde trottoirband. De 80 cm. diepe uitritblokken worden ook toegepast omdat ze gebruiksvriendelijk zijn voor fietsers, voetgangers en rolstoelgebruikers.
- De Husselsesteeg ligt zo dicht bij de rotonde Industrieweg, dat de snelheid op deze plek beperkt is, extra markering is daarom ook niet nodig (de gemaakte vergelijking met de situatie op de Roosendaalseweg houdt geen stand, dat is namelijk een oversteek voor fietsers in de voorrang).

<b>Zienswijze 2 van 10</b>	
Naam indiener	[REDACTED]
Djuma-zaaknr.	117 56 53
<b>Inhoud zienswijze (samenvatting)</b>	
<p>Onze opmerkingen op dit project:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wij adviseren dringend om de Stationsstraat over de volle lengte vanaf de rotonde Nijkerkerstraat (N798) tot aan de rotonde Jan Nijenhuisstraat uit te voeren in een 30 km/uur-zone en in te richten als woonstraat. Dit om de veiligheid en de duidelijkheid voor de gebruikers met zowel snel als langzaam verkeer te verhogen. In deze ondersteunen wij het advies van de verkeersdeskundige van de politie en Fietsersbond.</li> <li>2. De aansluiting van de Husselsesteeg op de Stationsstraat uitvoeren in een plateau en daarmee het veiliger oversteken voor fietsers en voetgangers te realiseren.</li> </ol>	
<b>Reactie zienswijze</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het volledig afwaarderen van de Stationsstraat zou idealiter betekenen dat de gehele weg wordt ingericht als 30-km-zone. Dit snelheidsregime is echter problematisch voor de lijnbus (vanwege de noodzakelijke aansluiting met de trein) en de aanrijtijden voor de hulpdiensten. Omdat de Stationsstraat een aanzienlijke lengte heeft (circa 1,5 km) is het aanvaardbaar om de inrichting van de Stationsstraat per deelgebied te laten verschillen. Dit is ook conform van de vastgestelde gebiedsvisie.</li> <li>2. De Husselsesteeg heeft nu een uitritconstructie met 80 cm. diepe uitritblokken. Dit blijft ook zo, omdat het past bij een gebiedsontsluitingsweg (GOW) van 50 km/uur en omdat de Husselsesteeg relatief dicht bij de rotonde ligt, waardoor de rijsnelheid lager is. De Steven Kraaijstraat krijgt naast een plateau ook een uitritconstructie om het hoogteverschil op te vangen. Tegenover de Husselsesteeg ligt een doorsteek voor voetgangers en fietsers. Er zou oponthoud kunnen ontstaan in de verkeersader. Daarbij komt de jarenlange ervaring van de huidige situatie die, voor zover bekend, géén noemenswaardige problemen oplevert. Nu zit tegenover de Husselsesteeg bij de doorsteek een verlaagde trottoirband. De 80 cm. diepe uitritblokken worden ook toegepast omdat ze gebruiksvriendelijk zijn voor fietsers, voetgangers en rolstoelgebruikers.</li> </ol>	

**Zienswijze 3 van 10**

Naam indiener



Djuma-zaaknr.

118 08 32

**Inhoud zienswijze (samenvatting)**

Op de tekening zagen wij dat voor onze woning (Stationsstraat 19) parkeerplaatsen zijn ingetekend. Mijn vraag aan u is of in het ontwerp de bestaande breedte van de inrit tenminste wordt gehandhaafd. Wij zijn bang dat anders het in- en uitrijden van/vanaf onze oprit een lastige en vooral ook gevaarlijke zaak wordt, zeker komende vanaf de richting van het station.

**Reactie zienswijze**

In combinatie met de uitrit van huisnummer 17 is er meer manoeuvreerruimte. Bovendien kunt u gebruik maken van de gehele wegbreedte om uw oprit op en af te rijden.

## Zienswijze 4 van 10

Naam indiener



Djuma-zaaknr.

117 77 92

### Inhoud zienswijze (samenvatting)

1. Blij met 1<sup>e</sup> deel als 30 km-zone, zouden dit graag willen voor de gehele Stationsstraat. Probleem t.a.v. buslijnen en hulpdiensten is eenvoudig op te lossen:
  - halte 4982 Mennestraat laten vervallen?
  - 30-zone = minder verkeer = gunstig voor aanrijtijden hulpdiensten?
  - hulpdiensten richting A28 kunnen beter andere route rijden (via Nijkerkerstraat – Henslare – Steenkamerseweg), zijn deze alternatieven qua rijtijden onderzocht?
2. Streetprint geeft 2,9 dB meer geluid (bijna verdubbeling) dan bij gewoon asfalt. Mogelijke oplossing:
  - stil asfalt in andere kleur, bijvoorbeeld groen?
3. In de huidige situatie staan auto's geparkeerd t.h.v. nummer 36 tegenover de verloskundigenpraktijk. Tegemoetkomend verkeer maakt vaak gebruik van het trottoir. Deze gevaarlijke situatie zou in het ontwerp worden opgelost, maar we zien dit niet terug? Mogelijke oplossingen:
  - aanplanten van een haagje aan de overzijde van de parkeerplaatsen?
4. Parkeren buiten de parkeerhavens: blijft dit mogelijk? U gaf eerder aan een parkeerverbod te overwegen, maar waar moet het bezoek dan parkeren? Mogelijke oplossing:
  - fietsers vooral via fietstunnel Nijkerkerstraat (fietspad richting station) leiden, dit zou ook worden meegenomen bij de aanpak van de Engweg?
5. Vragen over de verkeerstellingen van de afgelopen periode. Verzoek om bij het meten van de rijsnelheden te kijken naar de maximale snelheden en niet naar het gemiddelde (dit wordt namelijk beïnvloed door geparkeerde auto's die bij de praktijk wegrijden)?
6. Project Verkeer Steenkamer heeft aanzuigende werking voor verkeer, ook vanuit Ermelo. Verzoek om dit verkeer richting A28 te leiden via Nijkerk of de Henslare. Zie ook de rondweg bij Voorthuizen: de afstand en rijtijd is wellicht wat langer, maar het is in het woongebied wel rustiger met minder overlast en vooral veiliger. Door deze route kan de Stationsstraat dan worden ingericht als woonstraat?

Verzoek om deze punten mondeling bij u toe te lichten.

## Reactie zienswijze

1. De kans is reëel dat de volgende halte, direct na de rotonde Stationsstraat / Oude Rijksweg / Dorpsstraat / Nijkerkerstraat, binnen enkele jaren wordt verschoven naar de Engweg (ter hoogte van De Schauw). Dan wordt de afstand tussen de haltes wel erg groot. Als er weinig gebruik wordt gemaakt van de bushalte, stopt er ook nauwelijks een bus en levert het laten vervallen van deze halte niet of nauwelijks tijdwinst op.

Vermindering van het aantal verkeersbewegingen is vooral afhankelijk van de inrichting van de weg en de snelheid-remmende maatregelen die worden genomen. Bij 50 km/uur worden geen versmallingen toegepast en geen (steile) drempels, alleen flauwe plateaus. Dit betekent een betere doorstroming en minder kans op belemmering/vertraging dan bij 30 km/uur.

De Stationsstraat blijft voor de brandweer de route naar Keizerswoert en de A28. De route Nijkerkerstraat – Henslare – Stenenkamerseweg is geen alternatief volgens de brandweer.

2. De Streetprint langs de kant van de weg komt te vervallen. Hiervoor in de plaats komt geen groen maar zwart asfalt. Een en ander overeenkomstig de voorkeursvariant. Groen asfalt bestaat niet. Ook de Streetprint naast de parkeervakken komt te vervallen. De kleur van het wegdek naast de parkeervakken blijft roodbruin. De Streetprint wordt alleen toegepast op de plateaus binnen de 30 km/uur-zone. Zoals ook aangegeven op de laatste bewonersavond, passen wij binnen het 30 km/uur-gebied de normale asfaltconstructie toe (type SMA-NL 11B). Geluid-reducerend asfalt binnen een 30 km/uur-zone is weinig effectief. Bovendien zijn de kosten (zowel qua aanleg als voor het beheer) veel hoger. Dit type asfalt (SMA-NL 8G+) wordt daarom alleen toegepast binnen de 50 km/uur-zone.
3. Er is ruimte voor een haag. De rijbaan is breed genoeg om tegemoetkomend verkeer te kunnen passeren. Alleen 2 vrachtwagens/bussen kunnen elkaar niet passeren en zullen op elkaar moeten wachten, maar dat past bij het snelheidsregime en bij het verbod op vrachtverkeer. Er loopt nog een onderzoek om de parkeervakken iets in westelijke richting op te schuiven.
4. Op de plekken waar nu het meest wordt geparkeerd, worden parkeerhavens aangelegd. Op andere plekken wordt nu beperkt / incidenteel geparkeerd en dat blijft in principe mogelijk. Fietsgedrag is lastig te sturen.
5. De verkeerstellingen zijn gehouden om de verkeersintensiteiten inzichtelijk te krijgen, niet om snelheden te meten.
6. De lengte van de route via de Stationsstraat – Zuiderzeestraatweg – Waterweg – Hoornsdam verandert niet en het snelheidsregime in het buitengebied blijft gelijk. Bij de reconstructie van de Zuiderzeestraatweg en Waterweg worden een aantal snelheidsremmers (drempels en plateaus) aangelegd, waar deze nu ontbreken. Dat straks de Waterweg een aanzuigende werking voor verkeer richting de A28 zal hebben is nog niet te zeggen. En dat verkeer vanuit Ermelo naar Putten via de Stationsstraat naar de A28 gaat lijkt ons erg onlogisch. Vanuit Ermelo kan het verkeer immers via Horst of via de Kiefveldersteeg en de Waterweg en Hoornsdam naar de A28.

Het verkeer vanuit Ermelo en Putten wordt via de N798 langs Nijkerk naar de A28 geleid (ANWB-bewegwijzering), niet via de Stationsstraat.

**Zienswijze 5 van 10**

Naam indiener



Djuma-zaaknr.

Mondelinge zienswijze

**Inhoud zienswijze (samenvatting)**

Hoe wordt de bereikbaarheid van ons pand gegarandeerd?

**Reactie zienswijze**

Westelijke uitrit krijgt mammoetplaten (breed genoeg).  
Oostelijke uitrit krijgt een verlaagde band (breed genoeg).



**Zienswijze 6 van 10**

Naam indiener



Djuma-zaaknr.

117 17 40

**Inhoud zienswijze (samenvatting)**

De Stationsstraat wordt toch niet te smal zoals de Roosendaalseweg? Vroeger voelde ik mij veilig op fiets, maar nu rijdt men soms de zoom uit mijn broek! De weg is te smal, zeker als twee bestelbusjes elkaar willen passeren. Denk a.u.b. aan een veilige breedte van de weg!!

**Reactie zienswijze**

De Roosendaalseweg was 7,00 meter breed en is nu 5,00 meter breed.

De Stationsstraat is nu 7,00 meter breed.

De Stationsstraat wordt straks overal 6,00 meter breed.

Dit voldoet volgens de richtlijnen van de CROW.

## Zienswijze 7 van 10

Naam indiener



Djuma-zaaknr.

117 82 88

### Inhoud zienswijze (samenvatting)

Collegebesluit (vaststelling VO) om het gedeelte van de Stationsstraat waar wij wonen NIET in te richten als 30 km/uur-zone is niet conform eerdere toezeggingen: brief van het college van B&W (nr. 337092 d.d. 2 december 2013), Structuurvisie 2030 (vastgesteld in 2015) en Bestemmingsplan Rimpeler (2017). In al deze stukken wordt aangegeven dat de Stationsstraat 30 km/uur-zone wordt?

Diverse redenen om vast te houden aan deze besluiten en beloftes:

- Verkeersveiligheid  
Onderzoek Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), het rapport "Door met Duurzaam Veilig" (2005)  
- bij fietsers en auto's op dezelfde rijbaan = 30 km/uur de aangewezen max. snelheid. Daarnaast is het verwarrend om twee snelheidsregimes te hebben in één straat. Een belangrijke fietsroute (richting station) vraagt om het volgen van de normen door consequent 30 km/uur door te voeren (nu ontbreekt in 50 km/uur-zone het symbool "fiets" op de fietsstrook i.v.m. het mogelijk maken van parkeren mogelijk te maken).
- Uitstoot  
Hogere snelheden geven meer uitstoot van stikstof en fijnstof, zelfs ook van voertuigen zonder verbrandingsmotor (remmen en banden). Lagere snelheid is gunstig voor het leefmilieu binnen de bebouwde kom.
- Geluid  
Bij hogere snelheden is er meer verkeerslawaaai. Het RIVM roept de Nederlandse overheid op om meer te doen tegen de schadelijke gezondheidseffecten van geluidsoverlast (rapport "Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid" d.d. 05-06-2020). De lokale overheid zou voor een drukke weg als de Stationsstraat (5.500-6.500 vtg/dag) al het mogelijke moeten doen om de geluidsbelasting zo laag mogelijk te houden. Een lagere maximumsnelheid is daarbij een belangrijke factor.
- Vrachtverkeer  
De Stationsstraat is nog steeds verre van "vrachtwagenluw". Instellen van 30 km/uur zal leiden tot alternatieve routes (via Henslare) via routeplanners.
- Handhaving  
Uit metingen (2018) is gebleken dat de V85 voor het wegvak Mennestraat – Industrieweg 74 km/uur bedraagt. Er zijn zelfs snelheden tot 174 km/uur gemeten! De enige effectieve wijze van handhaving is met camera's. Daarom het verzoek om een flitspaal, zoals ook op de Van Geenstraat en de Harderwijkerstraat.
- Stil asfalt  
Tijdens de 2<sup>e</sup> bewonersavond op 3 oktober 2018 is gesproken over stil asfalt. Dat wordt nu niet meer benoemd. Stil asfalt is ook een belangrijke factor bij het beperken van het verkeerslawaaai.

## Reactie zienswijze

### 1. Verkeersveiligheid

In de historische planvorming waar u aan refereert is vooral bedoeld dat de Stationsstraat wordt afgewaardeerd. Dit gebeurt nu ook: waar eerder al een vrachtwagenverbod is ingesteld, wordt nu een deel van de Stationsstraat ingericht als 30 km/uur-zone. De keuze om de Stationsstraat in twee delen in te richten is conform de vastgestelde Gebiedsvisie. Dit is het meest recente politieke besluit over de wijze waarop dit project wordt uitgevoerd. De keuze om de Stationsstraat op te knippen is gezien de lengte van het tracé te rechtvaardigen. Het snelheidsregime 50 km/uur is noodzakelijk vanwege de aanrijtijden van de bus (verbinding met station) en de hulpdiensten. De wegbreedte wordt teruggebracht van 7,00 naar 6,00 meter. Door bredere rode fietsstroken wordt de weg visueel versmald en overwegend rood. Hiermee komt de nadruk op de fietsers te liggen. In combinatie met een weggedeelte met een snelheidsregime van 30 km/uur moet dit het gewenste effect sorteren.

### 2. Uitstoot

Door een scala aan maatregelen is het doel de uitstoot te beperken. Het 50 km/uur deel heeft een ontsluitende functie. Dit gedeelte van de Stationsstraat verandert dus niet ten opzichte van de huidige situatie. De uitstoot blijft dus gelijk, of wordt lager door de andere inrichting van de weg. De gemiddelde snelheid wordt door de inrichting ook gedrukt.

### 3. Geluid

Door een scala aan maatregelen is het doel het verkeerslawaai te beperken. Het 50 km/uur deel heeft een ontsluitende functie. Dit gedeelte van de Stationsstraat verandert dus niet ten opzichte van de huidige situatie. De geluidsbelasting blijft dus gelijk, of wordt lager door de andere inrichting van de weg en door de gemiddeld lagere snelheid. Ook wordt er gebruik gemaakt van stiller (geluid-reducerend) asfalt (type SMA-NL 8G+).

### 4. Vrachtverkeer

Het vrachtwagenverbod moet op termijn volledig zijn verwerkt in de verschillende routenavigatiesystemen. Daarbij is het ook van belang dat gebruikers de systemen ook zelf updaten, wat helaas niet altijd gebeurt. Hetzelfde geldt voor de afwaardering naar 30 km/uur. Maar ondanks dat verwachten wij dat het afwaarderen van een gedeelte van de Stationsstraat naar 30 km/uur al een positief effect zal hebben op de route-keuze.

### 5. Handhaving

Het Openbaar Ministerie is verantwoordelijk voor het plaatsen van flitspalen. In het 'beleidskader flitspalen' staan de voorwaarden beschreven. Flitspalen worden als laatste middel gebruikt. Het inrichten van de weg is ook een maatregel die een gunstig effect heeft op de rijsnelheid. Wij achten daarom de kans zeer gering dat de Stationsstraat in aanmerking komt voor een flitspaal.

### 6. Stil asfalt

Zoals ook aangegeven op de laatste bewonersavond, passen wij binnen het 30 km/uur-gebied de normale asfaltconstructie toe (type SMA-NL 11B). Geluid-reducerend asfalt binnen een 30 km/uur-zone is weinig effectief. Bovendien zijn de kosten (zowel qua aanleg als voor het beheer) veel hoger. Dit type asfalt (SMA-NL 8G+) wordt daarom alleen toegepast binnen de 50 km/uur-zone. Zie punt 3.

## Zienswijze 8 van 10

Naam indiener



Djuma-zaaknr.

117 59 50

### Inhoud zienswijze (samenvatting)

Blij dat er stappen worden genomen om doorgaand verkeer te verminderen. Wel enkele kanttekeningen:

1. Graag haag toevoegen t.h.v. nummers 34-49 ter voorkoming van over stoep rijden. Geeft ook mooie symmetrie met parkeerplaats/haag aan andere kant van de straat.
2. Geen Streetprint toepassen, want onvoldoende beargumenteerd. Geluidsoverlast.
3. Ontwerp (VO) voldoet niet aan inrichtingseisen 30 km/uur-zone, dus hogere rijsheden en meer geluid door Streetprint?
4. Route buslijn 107 verplaatsen via Henslare, zodat drempels kunnen worden aangelegd die passen bij inrichting 30 km/uur-zone en waar hulpdiensten geen last van hebben?
5. Adviezen van de adviseurs moeten zwaarder wegen dan de angsten van (individuele) bewoners. Een 30 km/uur-zone die straks niet voldoet en waar niet gehandhaafd kan worden, daar heeft niemand wat aan. Dan zijn we beter af met een goed ingerichte en handhaafbare 50 km/uur-zone?

### Reactie zienswijze

1. In de gegeven situatie zou dit kunnen. Maar de firma Van steeg Tuinmachines wil dat er voorbij hun uitrit aan de zuidzijde (in westelijke richting) een vrachtauto kan staan om te lossen. Hiervoor moet de hele "wegversmalling" met parkeervakken eventueel opschuiven? Hier moet nader overleg over komen met alle 'aansluitende' bewoners. Er moet een alternatief ontwerp worden getekend. Locatie en nut van de haag is nu nog niet duidelijk.
2. Streetprint langs de kant van de weg en naast de parkeervakken komt te vervallen. De kantstrook van de weg wordt in zwart asfalt uitgevoerd.
3. Streetprint wordt alleen nog toegepast op de plateaus binnen de 30 km/uur-zone.
4. Echte 30 km/uur-drempels (van 8 cm. hoog en 1,20 mtr. lang) vormen wel degelijk een obstakel voor hulpdiensten. De drie plateaus (t.h.v. Steven Kraaijstraat, Mennestraat en Husselerweg) hebben 'opritten' van 8 cm. hoog en 2,40 mtr. lengte (50 km/uur).
5. De totale wegversmalling van 7,00 naar 6,00 meter, met de extra wegversmallingen ter hoogte van de parkeervakken, in samenhang met de visuele versmalling moet het gewenste effect gaan opleveren.

## Zienswijze 9 van 10

Naam indiener



Djuma-zaaknr.

117 91 98

### Inhoud zienswijze (samenvatting)

Reactie op BBV 112 15 96 en de gepubliceerde (onderliggende) stukken:

#### Inleiding

1. Bij de vaststelling van de Henslare is afgesproken dat de Stationsstraat afgewaardeerd zou worden. De gehele Stationsstraat zou 30 km/uur-zone worden en dus veilig? Wellicht is dit zelfs een subsidievoorwaarde geweest? Mijn gesprek met de provincie daarover is gaande.  
Vraag: waarom houdt de gemeente zich niet aan deze afspraak?
2. Het vrachtwagenverbod geldt sinds eind 2018. Er wordt echter niet gehandhaafd, waardoor er dagelijks tientallen vrachtwagens door de Stationsstraat rijden. Bewoners accepteren bestemmingsverkeer, maar een groot deel hoort hier niet thuis.

#### Beoogd effect

3. Er wordt gesproken over een “verkeersveilige ontsluitingsweg” en niet over de afgesproken 30 km/uur-zone. Ook zouden meerdere ontwerpen aan de bevolking worden voorgelegd. In gesprek met wethouder (oktober 2019) werd politie niet uitgenodigd?
4. Een lappendeken aan snelheidsregimes draagt niet bij aan duidelijkheid en is ook niet bevorderlijk voor het beoogde draagvlak?

#### Argumenten

5. In de plenaire overleggen en in de gesprekken met hun delegaties is afgesproken dat er géén drempels/plateaus zouden komen?
6. Snelheidsregime ongunstig voor de buslijn is te betwijfelen. Veel fietsers en geparkeerde auto's zorgen er nu al voor dat de bus vaak niet harder kan dan 30 km/uur. Verder is recentelijk in de krant aangegeven dat er een studie komt naar de Engweg en dat er ook gekeken gaat worden naar de mogelijkheid van een snelheidsregime van 30 km/uur. Waarom is de gemeente hierin niet eenduidig?

#### Kanttekeningen

7. Een aantal externe adviseurs is geconsulteerd. Onduidelijk of dit in plenaire sessies is gebeurd of in afzonderlijke gesprekken. Waarom zijn de bewonersvertegenwoordigers niet uitgenodigd voor een gezamenlijk overleg?
8. Tijdens de spits is het voor de bus nu al druk en door het toekomstige verkeer van en naar Rimpeler zal dit niet verbeteren. Hoeveel tijdverlies levert het voor de bus op als er van 50 naar 30 km/uur wordt afgewaardeerd?
9. De politie stelt dat de 30 km/uur-zone niet juist is ingericht. Wat wil ze veranderd zien?
10. Er wordt gesteld dat de meeste bewoners de voorkeur hebben voor géén plateaus. Dit is echter een harde afspraak, gemaakt tijdens de bewonersavond in oktober 2018. Waarom houdt de gemeente zich ook niet aan deze afspraak?
11. De bewoners huldigen de opvatting van het CROW dat eenduidigheid zorgt voor duidelijkheid. Vraag: waarom focust de gemeente niet op eenduidigheid?

12. Is bij de keuze voor een 50 km/uur-zone gebruik gemaakt van de inzichten en aanbevelingen van de SWOV (zie: "Naar een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom?" R-2019-24 )?

#### Uitvoering

13. De herinrichting is qua planning al verschillende keren opgeschoven. Afkoppelmogelijkheden worden nog nader onderzocht. In hoeverre zijn de uitkomsten van invloed op een eventuele aanpassing van het ontwerp en op de geplande uitvoering?

#### Technische onderbouwing en beargumentering – voorlopig ontwerp

14. Trillingen c.q. schade aan gevels/ramen a.g.v. zwaar transport, geluidsoverlast veroorzaakt door race-maniakken en verhoogde uitstoot van fijnstof zijn door bewoners al vanaf de eerste gesprekken benoemd. Waarom worden deze aspecten buiten beschouwing gelaten?

#### Technische onderbouwing en beargumentering – kernpunten (beslispunten)

15. Punt 5 vermeldt aanleg van een verhoogde plateau (8 cm) op de kruising met de Steven Kraaijstraat. De tekening laat dit niet zien. Punt 6 geeft aan dat er een uitritconstructie komt, hetgeen overeenkomt met de tekening.

#### Technische onderbouwing en beargumentering – argumenten (Mennestraat - Industrierweg)

16. Het aspect veiligheid is niet benoemd. Bewoners hebben verzocht om een voetgangersoversteekplaats t.h.v. het appartementencomplex (Stationsstraat 1). Deze is niet opgenomen in het VO?  
Als een maximum snelheid van 70 km/uur acceptabel is voor de hulpdiensten, dan kan het snelheidsregime naar 30 km/uur omdat hulpdiensten bij gebruik van zwaailicht en sirene maximaal 40 km/uur boven de toegestane limiet mogen rijden?

#### Technische onderbouwing en beargumentering – argumenten (Mennestraat – Oude Rijksweg)

17. Het is merkwaardig dat van de twee wegvakken die in elkaars verlengde liggen het ene een massaal algemeen belang moet dienen en het andere dat belang niet meer kent, terwijl er dezelfde vervoersbewegingen en calamiteitenritten plaatsvinden?

#### Technische toelichting – pagina 7 van 10

18. Het is niet duidelijk waarom buslijn 107 een andere route moet rijden vanwege een ander inrichtingsmodel van het wegvak Industrierweg – Mennestraat, terwijl de bus wel gewoon over het andere 30 km/uur wegvak kan rijden. Vraag is: is het een regelgeving van de politie dat er om de 100 meter een drempel in een 30 km/uur weg moet liggen en waar staat die eis?

Ik ben u erkentelijk als mijn zienswijzen op inhoud worden beoordeeld en een bijdrage kan leveren bij de afronding van het DO, ook als dat een lichte verschuiving in de planning tot gevolg heeft.

#### **Reactie zienswijze**

1. In de historische planvorming waar u aan refereert is vooral bedoeld dat de Stationsstraat wordt afgewaardeerd. Dit gebeurt nu ook: waar eerder al een vrachtwagenverbod is ingesteld, wordt nu een deel van de Stationsstraat ingericht als 30 km/uur-zone. De keuze om de Stationsstraat in twee delen in te richten is conform de vastgestelde Gebiedsvisie. Dit is het meest recente politieke besluit over de wijze waarop dit project wordt uitgevoerd. De keuze om de Stationsstraat op te knippen is gezien de lengte van het tracé te rechtvaardigen. Het snelheidsregime 50 km/uur is noodzakelijk vanwege de aanrijtijden van de bus (verbinding met station) en de hulpdiensten. De wegbreedte wordt teruggebracht van 7,00 naar 6,00 meter. Door bredere rode fietsstroken wordt de weg visueel versmald en overwegend rood. Hiermee komt de nadruk op de fietsers te liggen. In combinatie met een weggedeelte met een snelheidsregime van 30 km/uur moet dit het gewenste effect sorteren.

Aan de verkregen subsidie voor de Henslare waren geen voorwaarden gekoppeld met betrekking tot de afwaardering van de Stationsstraat.

2. Controles op het vrachtwagenverbod vinden incidenteel plaats door de gemeentelijke BOA's. Het handhaven van het vrachtwagenverbod is een arbeidsintensieve taak. De politie geeft geen prioriteit aan dergelijke handhavingstrajecten.
3. Zie antwoord op punt 1.
4. De "lappendeken aan snelheid regimes" is wel degelijk een afspiegeling van het draagvlak. De straat is erg verdeeld over de snelheid, circa 50/50. De weginrichting is passend bij het snelheidsregime. De omgeving en inrichting geven daarmee duidelijkheid voor de weggebruiker, ondanks de verschillende snelheidsregimes.
5. De inwoners wensen geen aanleg van drempels of plateaus. Echter, ter hoogte van de Steven Kraaijstraat zien we ons genoodzaakt om een plateau aan te leggen die past bij het geldende snelheidsregime van 50 km/uur. Per abuis is dit plateau niet op de tekening van het Voorlopig Ontwerp (VO) terecht gekomen, dit zal in het Definitief Ontwerp (DO) worden hersteld. Een verkeer-remmende maatregel / attentie-verhogende maatregel is wel passend op deze locatie, ook qua afstand tot de 30 km/uur-zone / Mennestraat. Binnen het verblijfsgebied 30 km/uur-zone zien wij ons genoodzaakt om op de kruisingen de attentie te verhogen. Daarom leggen wij hier enigszins verhoogde, maar luie en autobu-vriendelijke (lichte) verhogingen aan. Vergelijkbaar met die bij zebrapaden in de Harderwijkerstraat of de Garderenseweg.
6. Dat veel fietsers en geparkeerde auto's er voor zorgen dat er nu al niet harder kan worden gereden dan 30 km/uur is in zijn totaliteit gunstig. De buslijn en de hulpdiensten in snelheid nog meer beperken is echter ongewenst. Of de Engweg als 30 km/uur-zone kan worden ingericht is prematuur.
7. De wensen en belangen van zowel inwoners en bedrijven lopen sterk uiteen en zijn hier en daar zelfs tegenstrijdig. Dit is tijdens informatiebijeenkomsten duidelijk naar voren gekomen.
8. Het toekomstige verkeer van en naar Rimpeler zal invloed hebben. Het tijdverlies voor de bus is minder relevant dan het tijdverlies voor de hulpdiensten (brandweer/ambulance).
9. Bij een 30 km/uur-zone horen snelheid- afdwingende maatregelen, zoals drempels en plateaus. De inwoners willen geen effectieve drempels.
10. In het kader van de verkeersveiligheid binnen de 30 km/uur-zone is op de gelijkwaardige kruisingen een attentievoorziening noodzakelijk. Zie punt 5. Een plateau heeft daarmee meer functies in vergelijking met een drempel. Een drempel is enkel om snelheid te drukken, een plateau verhoogd ook de verkeersveiligheid.
11. Om aan de uiteenlopende wensen tegemoet te komen is eenduidigheid niet mogelijk. Zie ook 4. De bewoners van de straat zijn niet eenduidig. De nieuwe inrichting is een afspiegeling van dit gebrek aan 'eenduidigheid'. De snelheidsregimes passen bij de omgeving en het gebruik van de weg: 30 voor de woonstraat met bebouwing dicht aan de straat, 50 voor de ontsluitingsweg met bebouwing verder van de straat met tevens een bomenrij. Op deze wijze komen we de wensen van de bewoners en ook die van de hulpdiensten en het openbaar vervoer het meest tegemoet.
12. De gemeente is autonoom bij de keuze voor een 50 km/uur-zone. Er mag worden afgeweken van adviezen en (CROW)normen, mits goed beargumenteerd.
13. De afkoppelmogelijkheden hebben geen invloed op het ontwerp of op de geplande uitvoeringsperiode.

14. Zwaar doorgaand transport wordt omgeleid door het vrachtwagenverbod. De categorie weggebruikers die u "race-maniakken" noemt, zijn van alle tijden. Het is voor een wegbeheerder niet mogelijk om voor deze categorie een passende inrichting te maken. Hiervoor is handhaving van politie noodzakelijk.  
Door een scala aan maatregelen hopen we geluidoverlast en uitstoot van fijnstof zoveel mogelijk te kunnen beperken.
15. Op de kruising met de Steven Kraaijstraat wordt een plateau (8 cm. hoog en passend bij het snelheidsregime) en uitritconstructie aangelegd. Zie punt 5.
16. Het appartementencomplex aan de Stationsstraat 1 ligt dicht bij de rotonde. Hier kan, omdat de rijsnelheid al laag is, veilig in twee fasen worden overgestoken. Een zebepad is een schijnveiligheid, en daarom ook niet opgenomen in de plannen.
17. Het is een gegeven dat de twee wegvakken die in elkaars verlengde liggen een verschillende uitstraling hebben, terwijl er (deels) dezelfde vervoersbewegingen en calamiteitenritten op plaatsvinden. In het oostelijke deel is het karakter van de Stationsstraat meer een woonstraat (woningen dicht op de straat, smaller en parkeren) en geldt een regime van 30 km/uur. Op het westelijke deel staat de bebouwing verder van de straat, staan er bomen en oogt de weg veel breder. Hier geldt een regime van 50 km/uur.
18. Het is u niet duidelijk waarom buslijn 107 een andere route moet rijden vanwege een ander inrichtingsmodel van het wegvak Industrieweg – Mennestraat, terwijl de bus wel gewoon over het andere 30 km/uur wegvak kan rijden. De gemeente is autonoom bij de inrichting van een weg. De politie maakt geen regelgeving. Feit is wel dat een goed herkenbaar verblijfsgebied van 30 km/uur de bijzondere kenmerken moet hebben volgens de richtlijnen van de CROW. Om de maximale rijsnelheid van 30 km/uur echt fysiek af te dwingen, is in de praktijk om de 100 meter een drempel (of een ander obstakel) vereist.



**Zienswijze 10 van 10**

Naam indiener



Djuma-zaaknr.

Mondelinge zienswijze

**Inhoud zienswijze (samenvatting)**

Op 18 juni 2020 hebben beide heren hun zienswijze toegelicht.

De volgende vragen en opmerkingen zijn genoteerd:

1. Stoep verlagen met mammoetplaten of een verlaagde band? Geen uitritblokken.  
Ze oriënteren zich nog op vergelijkbare locaties (zoals Jumbo en Tankstation Garderenseweg).
2. Oprit verbreden, bestrating aanpassen (hek inkorten door bedrijf zelf is een optie).
3. Verzoek om de parkeerplaatsen op te schuiven richting westen i.v.m. opstelruimte vrachtwagen bij lossen goederen.  
(moet nog nader onderzocht worden in overleg met tekenaar en buurtbewoners)

**Reactie zienswijze**

Het trottoir krijgt in de plaats van uitritblokken een verlaagde band.

Optie hekwerk inkorten valt onder de eigen verantwoordelijkheid van deze ondernemer.

Aanhelen straatwerk, eigen terrein, is voor rekening gemeente.

Verschuiven parkeervakken is in onderzoek. Dit wordt nader afgestemd.