

REACTIENOTA KRUISING SOESTERBERGESTRAAT

Nr	Sub	Tekst	Reactie:
1	1	Het voetpad op de soesterbergsestraat ter hoogte van perceel 78,richting kruispunt ,is niet ingetekend maar is hopelijk wel voorzien.	Jazeker. Er blijft een voetpad over de volledige lengte aan beide kanten van de Soesterbergsestraat.
1	2	Graag aandacht voor drempels/bestrating voor personen met rollators.	Bij de herinrichting brengen we de bestrating op de stoepen opnieuw aan. De stoep moet altijd geschikt zijn voor personen met rollators. Dat nemen we mee.
1	3	Suggestie:30 km beperking instellen (nu 50 km)op de Soesterbergsestraat voor verkeer richting kruispunt S-straat/Oss-damweg	De Soesterbergsestraat (ten zuiden van het kruispunt) is onderdeel van onze hoofdwegenstructuur. De maximumsnelheid blijft daarom 50 km/h. We hebben de weg daar veilig voor ingericht. Bijvoorbeeld door aparte fietspaden.
2	1	Daar ik al 40 jaar op het drukste punt woon heb ik het verkeer ook zien toenemen en al vele plannen zien langskomen en bushaltes verplaatst zien worden. Het verkeer stroomt gedurende de dag prima door alleen 2 keer per dag in de spits loopt het vast doordat de spoorbomen veel te lang dicht zijn . Kan dit niet worden aangepast?	Ook bij het station passen de verkeerssituatie aan. Helaas lukt het ProRail niet om de spoorbomen korter te sluiten. Maar we halen de verkeerslichten weg. En we veranderen de oversteek voor voetgangers en fietsers. Daardoor gaat het verkeer hier beter doorstromen.
2	2	Bij het verbreden van de rijbaan naar 5 banen voor maar zo n 200 meter zal het nog minder snel doorstromen omdat de stoplichten voor de voetgangers langer op groen moet blijven anders kom je niet snel genoeg over.	Het oversteken van 5 rijstroken gaat straks in twee delen. In het midden komt een stukje stoep met een extra verkeerslicht voor voetgangers. Daardoor kunnen voetgangers straks rustig oversteken. Ze krijgen deel voor deel groen. We voorkomen dat ze in het midden moeten wachten. Op deze manier kunnen we ook de doorstroming voor auto's waarborgen.

3	1	De kruising van de Ossendamweg met de Braamweg en de Korte Ossendamweg. Een kruising die op zijn zachtst gezegd chaotisch is ingericht. Zo bevinden zich op dit kruisingsvlak een Voetgangers Oversteek Pad (VOP) dat ook nog doorloopt over de aan beide zijde van de weg gelegen fietspaden, fietssuggestiestroken die de fietsers die willen oversteken tussen de Korte Ossendamweg en de Braamweg zouden moeten 'geleiden' of aan moeten geven waar zij fietsend zouden moeten oversteken, een voorsorteerstrook voor verkeer dat vanuit de richting Amersfoort linksaf wil slaan de Braamweg in, maar ook een doorgang met afsluitbare paal om de Korte Ossendamweg in-/uit te rijden. Daarbij is er op de Braamweg sprake van tweerichting verkeer waarbij het verkeer komende uit de Braamweg zowel linksaf als rechtsaf kan slaan. Met name op de momenten in de ochtend en avondspits, maar ook op de momenten dat de nabij gelegen basisschool aangaat/uitgaat en elk half uur wanneer de spoorwegovergang weer opent en het opgestroopte verkeer met hoge snelheid begint te rijden, is de verkeerssituatie enorm onoverzichtelijk en is er heel vaak sprake van gevaarlijke momenten. Daarbij is het voor voetgangers een zeer heikele onderneming om via het voetpad naar de overkant te komen. Fietsers (en ook veel bromfietzers) die rijden op het fietspad stoppen sowieso niet voor het voetpad en als de voetgangers dan tussen fietspad en voetpad staan moeten ze standaard heel lang wachten tot op de Ossendamweg rijdende motorvoertuigen stoppen en de voetgangers laten oversteken. Daarbij komt dan dat wanneer voetgangers oversteken en het verkeer daarvoor stopt, automobilisten die vanuit de Braamweg linksaf slaan daar hun kans zien om de drukke weg op te rijden en daarbij heel vaak de overstekende voetgangers totaal negeren. Doordat de VOP en één van de fietssuggestiestroken nagenoeg tegen elkaar aanliggen, maken ook fietsers (waarvan ook heel veel ouders die hun kinderen op de fiets naar de nabijgelegen school brengen of begeleiden) gebruik van het feit dat de voetgangers oversteken en daardoor het verkeer stil staat. Daarbij fietsen ze dan vaak met hoge snelheid over het voetpad en de VOP, wat vaak irritatie oproept bij de bestuurders van de motorrijtuigen die vervolgens uit frustratie doorrijden om de fietsers geen voorrang te geven op het VOP en daarbij gemakshalve dan ook vaak de voetgangers de pas afsnijden. Dit zijn slechts enkele voorbeelden van wat wij vanuit onze woonkamer meerdere keren per dag allemaal zien gebeuren waarbij het gelukkig vaak allemaal maar net goed gaat. Dat het allemaal maar net goed gaat maakt dit overigens zeker geen veilige kruising en VOP. Omdat de verkeersdruk op de Ossendamweg en dus ook op deze kruising zeker niet lijkt af te nemen, vraag	Dit kruispunt valt buiten de scope van dit project. Er wordt aangegeven dat het kruispunt Ossendamweg – Braamweg, met name tijdens de spits, een onoverzichtelijk en chaotisch kruispunt vindt. Helaas zijn de mogelijkheden voor dit kruispunt beperkt. Een voorbeeld hiervan is de mogelijkheid om de VOP (Voetgangers Oversteek Plaats) te verplaatsen. Als we de VOP verplaatsen komen we in de knel met de inritten en het afslagvak. Als we de VOP bijvoorbeeld verplaatsen richting de Oude Utrechtseweg, komt de VOP op een onlogische plek te liggen. Daarnaast geeft u aan dat het voor voetgangers erg lastig is om over te steken bij de VOP. Het toepassen van een zebrapad is bedoeld om voetgangers de mogelijkheid te geven om over te kunnen steken. Daar hoort bij dat het aan de weggebruiker (in dit geval de automobilist) is om ook daadwerkelijk voorrang te verlenen aan de voetganger. Dit gebeurt helaas niet altijd, waardoor de voetganger afhankelijk is van de automobilist. Verder geeft u aan dat het doordat het zebrapad niet doorloopt over het fietspad, het voor voetgangers erg lastig is om de fietspaden over te steken. Wij zochten al eerder naar een oplossing. Helaas is het niet mogelijk om het zebrapad door te trekken over het fietspad. De breedte van het fietspad leent zich er niet voor om op de juiste plek een witte streep voor het zebrapad aan te leggen.
3	2	De geluidsintensiteit van het voorbijrijdende verkeer – waaronder ook veel zwaar vrachtverkeer - wordt in grote mate bepaald door het geluid van de banden van de motorrijtuigen op het wegdek en dan vooral wanneer er sprake is van een nat wegdek is er een enorme geluidstoename. Mij is niet helemaal duidelijk of de gemeente Soest nu wegbeheerder is van deze weg of de Provincie Utrecht (of beiden), maar ik wil u vragen of u als onderdeel van de verdere planning en maatregelen voor de herinrichting van de straten in Soest-Zuid, mijn dwingende verzoek/oproep kunt meenemen om bij de eerstvolgende geplande asfalteringwerkzaamheden een geluidsreducerende Deklaag te laten toepassen op het gehele stuk Ossendamweg tussen de spoorwegovergang station Soest-Zuid en de Soesterbergsestraatweg.	De gemeente Soest is eigenaar en wegbeheerder van deze weg. Wij nemen het verzoek mee bij de verdere uitwerking van de diverse plannen. Overigens is er al bij de recente werkzaamheden een vorm van geluidsreducerend asfalt toegepast.
4	1	Geen bezwaar tegen het nieuwe plan. Wij wensen u succes met de realisering.	Hartelijk dank voor uw reactie.
5	1	Plan is best. Graag aandacht voor chaos op gebied Tinq.	We zijn in gesprek met de eigenaar van het tankstation. Helaas kunnen we niet voorkomen dat auto's afsnijden via het tankstation. We leggen wel drempels aan. Daardoor moeten auto's langzamer over dit terrein.

6	1	Ik kijk uit op de boom die schuin voor mijn huis staat, die zou vervallen. Niet duidelijk is waarom deze moet vervallen en ook is niet duidelijk waar eventueel de nieuwe boom komt te staan.	De opstelstrook om linksaf te slaan wordt langer. Daarom moeten we de weg iets verbreden. Tussen de boom en het fietspad is nu loze ruimte over. In die ruimte komt de nieuwe boom te staan. Dus bijna op dezelfde plek.
6	2	Verder is niet duidelijk wat de consequenties zijn voor mijn uitrit. Het is nu al heel moeilijk om rekening houdend met voetgangers, fietsers en brommers, deze komen zowel van links als van rechts, en het autoverkeer de weg op te komen. Bovendien wordt er regelmatig erg slordig geparkeerd, ruim voorbij de blauwe streep voor mijn in/uitrit.	Met het plan wordt dat niet anders. De parkeervakken blijven zo veel als mogelijk behouden. Dat was een uitdrukkelijke wens van omwonenden en winkeliers tijdens de vorige inspraak. In het plan blijft ook het fietspad op dezelfde plek.
6	3	Ook is niet duidelijk hoeveel dichterbij het autoverkeer langs mijn huis gaat komen als de het nieuwe ontwerp werkelijkheid zou worden.	Het autoverkeer komt straks 2 tot 3 meter dichterbij uw huis.
6	4	Overigens is de drukte bij het kruispunt alleen 's morgens en 's avonds gedurende een bepaalde tijd aan de orde.	Dat klopt. De drukte in Soest-Zuid doet zich nu met name in de ochtend- en de avondspits voor. Daar houden we ook rekening mee als we naar de kosteneffectiviteit van de maatregelen kijken. Wij verwachten bovendien ook op de Soesterbergsestraat nog een beperkte groei van het verkeer tot 2030.
6	5	Op 3 mei is er een persoonlijk gesprek geweest. Bewoners geven aan tegen de aanpassingen te zijn en willen de bestaande situatie handhaven. Bewoners rijden nu achteruit uit de uitrit de rijbaan op. Nu kunnen ze wachten tussen het fietspad en de rijbaan. Deze mogelijkheid vervalt. Ook komt de rijbaan dichterbij de woningen. Tevens worden de bestaande problemen niet opgelost. Dat is het parkeren voor de uitrit en het fietspad wat vanuit 2 richtingen wordt bereden, terwijl maar 1 rijrichting is toegestaan. Als de plannen in deze vorm doorgaan dan gaan de bewoners in bezwaar. Het probleem van een andere weg wordt nu voor hun deur opgelost, terwijl er hier geen probleem is.	De lengte van de parkeervakken voldoet inderdaad niet aan de richtlijnen. We gaan dit aanpassen in het ontwerp. Waardoor 1 parkeerplaats komt te vervallen. Daarnaast is het in- en uitrijden van de uitrit niet uniek rondom deze kruising. De overige bewoners rijden echter vooruit uit de inrit. Dit kan door met inrijden eerst te steken op het fietspad. Dit is niet ideaal, maar acceptabel. Misschien is er dan wel een kleine aanpassing van de voortuin noodzakelijk. Met extra bebording worden de fietsers geattendeerd op het niet tegen de rijrichting inrijden.
7	1	Op de tekening meen ik te kunnen zien dat de Oude Utrechtseweg bij de kruising met de Ossendamweg wordt afgesloten voor doorgaand autoverkeer, is dat juist ? Er is niet aangegeven dat fietsers wel van uit de Oude Utrechtseweg op de Ossendamweg kunnen komen. Komt daar een aparte fietsersstrook ? Of klopt mijn veronderstelling niet ?	De Oude Utrechtseweg wordt niet afgesloten ter hoogte van de kruising met de Ossendamseweg. Net als bij de P.C. Hooftlaan komt er een verhoogde inritconstructie. Zowel auto's als fietsers kunnen gewoon de straat in en uit.
7	2	Een goed idee vind ik het om het fietspad vanuit de Oude Utrechtseweg richting kruispunt Soesterbergsestraat-Ossendamweg een "2 richting fietspad te maken".	Bedankt voor uw reactie.
7	3	Ik zou verder willen voorstellen om de bewoners van Soest Zuid vanaf de Oude Utrechtseweg en alle straten die daar achter liggen en fietsen richting het kruispunt de mogelijkheid te bieden aan beide kanten van de Soesterbergsestraat over te kunnen steken door de fietspaden aan beide zijden van de Soesterbergsestraat "2 richting fietspad te maken". Dit voorkomt gevaarlijk sluipverkeer om bij het oversteken over de Ossendamweg niet 2 x voor een stoplicht te hoeven wachten maar slechts voor 1 stoplicht.	In het plan kozen we bewust voor fietspaden in één richting rond de verkeerslichten. We willen voorkomen dat fietsers tegen de richting blijven fietsen. Bijvoorbeeld naar het winkelcentrum. Dat zorgt op andere plekken voor gevaarlijke verkeerssituaties.
8	1	Het ziet er naar uit dat de Oude Utrechtseweg een afsluiting krijgt voor autoverkeer vanaf de Ossendamweg. Dit is een enorme verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers. Dit ervaren wij dus als positief.	De Oude Utrechtseweg wordt niet afgesloten ter hoogte van de kruising met de Ossendamseweg. Net als bij de P.C. Hooftlaan komt er een verhoogde inritconstructie. Zowel auto's als fietsers kunnen gewoon de straat in en uit.
8	2	Daarnaast vinden wij het een goed idee als het fietspad vanaf de OUW naar het tankstation tweerichtingen op kan. Ook dit is een verbetering van de huidige situatie. Dit ervaren wij dus ook als positief	Bedankt voor uw reactie.

8	3	We willen in overweging geven ook het stuk vanaf de Ossendamweg naar de Jumbo aan beide kanten ook tweerichtingsverkeer te maken om het achterland ten zuiden van de Ossendamweg handiger naar de Jumbo en terug te kunnen laten gaan. Zo wordt illegaal oversteken van de Ossendamweg en de Soesterbergsestraat voorkomen door bewoners om stoplichten te vermijden.	In het plan kozen we bewust voor fietspaden in één richting rond de verkeerslichten. We willen voorkomen dat fietsers tegen de richting blijven fietsen. Bijvoorbeeld naar het winkelcentrum. Dat zorgt op andere plekken voor gevaarlijke verkeerssituaties.
9	1	Dat de parkeer vakken en bomen, behouden blijven, is positief, en fijn dat er geluisterd is naar ons.	Bedankt voor uw reactie.
9	2	Wat de nieuwe plannen betreft, dat er nu een extra afslagstrook bijkomt, betekend dat het nog moeilijker in en uitrijden wordt. Wat nog belangrijker is, de uitstoot van schadelijke gassen. Wordt hierdoor de norm voor ons huis niet overschreden?	Er worden geen milieunormen overschreden. Dat hebben we onderzocht met het vorige plan. We verwachten nu minder groei van het verkeer dan toen. En het ontwerp is kleinschaliger.
9	3	Maar almaakt U 4 rijstroken extra, het lost het probleem niet op, die auto,s rijden op de ossendamweg weer in een fuik, en de file blijft. Daar ligt het probleem, niet bij ons voor. Bij ons voor, staat hoofdzakenlijk een file, in de namiddag, om 17.00 uur. Om nu zoveel op de schop te gooien, en zoveel kosten temaken, dat kan toch niet; WANT FIET PROBLEEM ,FILE OSSENDAMWEG BLIJFT.	De herinrichting van het kruispunt maakt deel uit van een groter plan. Ook op andere plekken treffen we maatregelen. Bijvoorbeeld bij het station. Daarmee verbeteren we aan alle kanten van de Ossendamweg de doorstroming.
9	4	Wel is het een goed idee, om het plan wat er ligt, wegafsluitingen op te heffen, zodat het verkeer, achter richting het veen c.q boerenstreek, hiervan gebruik kan maken.	Bedankt voor uw reactie.
9	5	Graag nodig ik de heer Erik Landman uit, voor een gesprek.	In het gesprek hebben de bewoners, samen met de bewoner van Soesterbergsestraat 79, hun standpunt toegelicht. Volgens hen is de doorstroming op de Ossendamseweg het probleem. Als dat probleem is opgelost dan zijn de bewoners er van overtuigd dat er geen grootschalige ingrepen op deze kruising nodig zijn.
10	1	Aangezien ik nog maar kort woonachtig ben op [...] zou ik graag een mondelinge afspraak met u willen maken over de nieuwe plannen.	Hartelijk dank voor ons prettige gesprek op 1 mei 2019. Bewoners zijn vooral blij dat er een fietspad in 2-richting komt langs het tankstation aan de zuidzijde van de Ossendamseweg.
11	1	Volgens dit toegestuurde ontwerp zullen een aantal veranderingen doorgevoerd worden recht voor ons huis. In verband hiermee willen wij een afspraak maken met uw projectleider om ter plaatse voor ons huis deze situatie te bespreken.	Op 7 mei 2019 heeft er een gesprek plaatsgevonden. Hierin zijn de onderstaande punten toegelicht. Grootste zorgpunt is het verdwijnen van het openbaar groen. Graag willen ze dit handhaven.
11	2	Meer groen weg, t.w. de struiken en de 7 bomen in de omgeving van ons huis betekent meer geluidsoverlast. Een aantal jaren geleden zijn hier deze bomen geplant en vervolgens later nog eens vervangen door nieuwe bomen. Later is er speciaal een stoep gemaakt voor de afvalbakken die wekelijks worden opgehaald. Inclusief het kruispunt en de bushalte is dit al de 5e verandering in de periode van ruim 20 jaar dat wij hier wonen. De struiken en de bomen aan de overkant bij de basisschool zijn ook een buffer voor de jonge kinderen, die door het hek aan de Ossendamweg over de stoep lopen naar de sporthal 'De Bunt'. De struiken en bomen weghalen betekent ook dat het gevaar groot is dat de kinderen de weg op rennen. Bovendien vormen de bomen en struiken een esthetisch, gezichtsbepalend geheel bij de entree van Soest.	Wij vinden het ook op zich ook spijtig dat de struiken en bomen op dit deel van de Ossendamweg weg moeten. Het liefst hadden we deze ook behouden. Maar we moeten echter een keuze maken. Voor de doorstroming van het verkeer is het erg belangrijk dat er langere opstelstroken komen. We willen dat auto's minder stilstaan tussen de huizen in Soest-Zuid. Ten opzichte van ons oorspronkelijke plan kunnen we veel bomen behouden. Maar helaas gaat het nog steeds voor een deel ten koste van het groene karakter.
11	3	Uit ervaring kunnen wij zeggen dat de doorstroom van het verkeer vanuit de Ossendamweg richting de Vondellaan vele malen groter is dan het verkeer dat vanuit de Ossendamweg rechts afslaat naar de Soesterbergsestraat. Dit zal door deze wijziging niet veel verbeteren en het verkeer zal daarom derhalve nog steeds vaststaan op de Ossendamweg richting Vondellaan.	De instelling van de verkeerslichten optimaliseren we telkens zo veel mogelijk. Langere opstelstroken zijn nodig. Die zorgen er juist voor dat het verkeer in de juiste rij kan wachten voor het verkeerslichten. De cyclustijd van de verkeerslichting gaat door deze aanpassingen omlaag.

11	4	Ook de 2 wegstroken die er komen om linksaf te slaan op het kruispunt van de Soesterbergsestraat naar de Ossendamweg zal de file voor onze huizen niet verminderen. Eerder toenemen omdat er nu 2 wegstroken komen voor linksaf richting Ossendamweg.	Door de extra stroken kan het verkeer vanuit Soesterberg sneller over het kruispunt. Daar heeft iedereen profijt van. Andere richtingen worden sneller groen en staan minder lang te wachten. We treffen ook maatregelen bij het station. Door het totaal aan maatregelen aan beide kanten van de Ossendamweg verbeteren we doorstroming en zorgen we voor minder files.
11	5	Zoals u op de plattegrond kunt zien, snijdt het kruispunt door de 4 woonwijken. Het vraagt echter om een veel grotere aanpak -bijvoorbeeld een rondweg- om het verkeer in deze woonwijken te ontlasten en wij zien deze verandering dan ook als een lapmiddel. Wij vragen ons af wat zwaarder weegt: de gezondheidsaspecten in de aanliggende woonwijken (zoals fijnstof, geluidsoverlast en verkeersveiligheid) en de gevolgen voor natuur en milieu van een rondweg.	Wij begrijpen uw zorg. Maar we blijven met de plannen binnen alle milieunormen. In het verleden hebben we al vaker naar de verkeersstructuur van Soest gekeken. We hebben met het oog op alle belangen telkens geconstateerd dat dit de beste oplossing is. Ook de belangen die u noemt hebben we daarin meegewogen. Een rondweg trekt vooral heel veel nieuw verkeer aan. Terwijl het meeste verkeer op de Ossendamweg in Soest moet zijn. Dit blijft ook met een rondweg gewoon via de Ossendamweg rijden.
11	6	Indien u echter deze veranderingen toch wilt doorvoeren, verzoek ik u vriendelijk om nieuwe bomen te plaatsen op de strook tussen de weg en het fietspad, zowel aan onze kant als aan de overkant bij de school i.v.m. de veiligheid.	Helaas hebben we straks, net als op de rest van de Ossendamweg, net te weinig ruimte om tussen de weg en het fietspad bomen te plaatsen. Anders hadden wij uw wens graag overgenomen. We gaan de bomen elders compenseren.
	7	Is de draai voor groot vachtverkeer bij de extra linksaffer in de Soesterbergsestraat wel mogelijk.	Het ontwerp voldoet aan de geldende ontwerprichtlijnen.
	8	Is het mogelijk om een poort te maken in het hekwerk tussen de school en sporthal. Dan hoeven de kinderen niet meer langs de drukke weg te lopen. Zeker nu de afscheidende haag verdwint.	Wordt meegenomen in de verdere uitwerking en besproken met de school.