

# **Reactienota Verkeersplan Soest-Zuid**

Deelgebied II  
Kruispunt Soesterbergsestraat-  
Ossendamweg

Deelgebied III  
Stationsomgeving

## **INLEIDING**

Het verkeersplan Soest-Zuid is onderverdeeld in 4 gebieden:

- I De woonwijk (Bartolottilaan, van Beuningenlaan, Hildebrandlaan, Vosseveldlaan, De Genestetlaan, Dennenweg, Esdoornlaan, Larixlaan, Foekenlaan, Gentiaanlaan, den Blieklaan).
- II Het kruispunt Birkstraat-Vondellaan, kruispunt Vondellaan-P.C. Hooftlaan, kruispunt Soesterbergsestraat-Vondellaan-Ossendamweg en de Ossendamweg tot aan de Eikenlaan.
- III Het stationsgebied (inclusief kruispunt Eikenlaan-Ossendamweg-Kastanjelaan, kruispunt Koningsweg-Nieuweweg, rotonde Koningsweg-Pimpelmees en P&R Bosstraat.
- IV Overige maatregelen (veiligheid Buntweg, Schoutenkampweg tussen Buntweg en Ossendamweg, Bosstraat tussen Pimpelmees en P+R, fietspaden Rinke Tolmanpad en Parklaan – Kolonieweg).

Bij alle procedures zijn de direct belanghebbenden, de klankbordgroep en de belangenverenigingen betrokken. Sinds 2010 is op verschillende momenten inspraak op de plannen mogelijk geweest. In 2015 heeft de gemeenteraad na een uitgebreide inspraakperiode de plannen vastgesteld.

In de afgelopen periode hebben we het Verkeersplan uitgewerkt en de benodigde procedures doorlopen. Intussen zijn de bestemmingsplannen onherroepelijk en zijn de benodigde gronden voor alle deelgebieden aangekocht. Voor deelgebied I zijn ook de verkeersbesluiten onherroepelijk en is de inspraakprocedure afgerond. Met online inspraak hebben bewoners mee kunnen denken met de ontwerpen. Daarbij is een passend ontwerp voor elke straat tot stand gekomen.

Voor deelgebied II en III hebben we een schets van het ontwerp aan de omwonenden toegestuurd met de mogelijkheid om hierop te reageren. Deze reactienota gaat over deze deelgebieden. Wij hebben met het uitwerken van het ontwerp in de afgelopen maanden gekeken of het mogelijk en wenselijk is om nog aanpassingen door te voeren. In deze reactienota geven wij aan welke opmerkingen er zijn binnengekomen en hoe wij omgaan met deze opmerkingen in het definitief ontwerp.

Bezwaar maken tegen de maatregelen die in 2015 zijn vastgesteld is niet meer mogelijk. Ondanks dat het verkeersontwerp al is vastgesteld door de gemeenteraad in 2015 zullen wij kort ingaan op de argumentatie die de basis is geweest voor het vastgestelde ontwerp.

## **ALGEMENE OPMERKINGEN**

### **1 Noodzaak verkeersplan**

Sommige bewoners vragen zich af of het verkeersplan nog nodig is omdat er minder verkeer is door corona en omdat er veel wordt thuisgewerkt. Wij zien dat de hoeveelheid verkeer alweer toeneemt. Daarnaast is de infrastructuur die we aanleggen op zijn vroegst gereed in 2024. We leggen dit voor tientallen jaren aan. Ook worden er in Soest en in de regio veel woningen gebouwd met bijbehorende voorzieningen. We verwachten dat het verkeer hierdoor de komende jaren ook weer toeneemt. Het verkeersplan richt zich op het in goede banen leiden van dit verkeer zodat de bereikbaarheid en leefbaarheid gewaarborgd blijft en zodat we voorkomen dat het verkeer weer stil komt te staan in de straten waar ook mensen wonen.

### **2 Planning en bereikbaarheid tijdens uitvoering van de werkzaamheden**

We starten de uitvoering van deelgebied I waarschijnlijk in de tweede helft van 2022. We beginnen met de herinrichting van de straten in de woonwijk en heffen pas daarna de afsluitingen op. De uitvoering van deelgebied II en II start op zijn vroegst in 2023. De uitvoering van deelgebied IV start op zijn vroegst in 2024.

Hoe lang de werkzaamheden precies duren weten we nog niet. Dat verschilt ook per plek. Voorafgaand aan de uitvoering krijgen alle aanwonenden een brief. In deze brief staan de definitieve planning, de uit te voeren werkzaamheden, de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden en de contactpersonen vermeld. We plaatsen aankondigingen op de invalswegen en we communiceren hierover via (social) media en in onze nieuwsbrief. Overlast tijdens de werkzaamheden is helaas niet helemaal te voorkomen.

### **3 Vragen over de tekeningen**

De lijn met sterren op de tekening geeft ongeveer de werkgrens aan. Binnen dit gebied worden alle werkzaamheden uitgevoerd. Dit gebied is ruim genomen. Deze lijn loopt soms door voortuinen of woningen. We gaan niet op uw terrein aan het werk, tenzij we daarover al eerder afspraken met u gemaakt hebben.

Wanneer er andere onduidelijkheden over de tekeningen zijn, komen we deze graag persoonlijk toelichten. Hiervoor kunt u contact opnemen met de projectleider Ingmar Knip (i.knip@soest.nl).

### **4 Geluid**

De geluidbelasting hebben we voor het hele plan doorgerekend. Hieruit blijkt dat we op twee adressen aanvullende maatregelen moeten nemen. We hebben rechtstreeks contact met de betrokkenen om de maatregelen te bespreken. We nemen geen extra maatregelen, zoals het verhogen van de geluidswal langs de Koningsweg of het aanbrengen van stil asfalt. Stil asfalt is veel duurder in onderhoud omdat dit asfalt veel sneller slijt.

### **5 Luchtkwaliteit en fijnstof**

Voor het hele plan hebben we een onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd. Hieruit kwam naar voren dat ruim aan de normen wordt voldaan. Aanvullende maatregelen zijn daarom niet nodig.

### **6 Groen**

Voor het project hebben we een groenplan gemaakt. We kappen alleen bomen als dat echt nodig is. We kappen geen bomen buiten de werkgrenzen. Bomen die erbij komen staan aangegeven op de tekeningen. De groei van de nieuwe bomen kost tijd. De suggesties om groen te verplaatsen hebben we afzonderlijk bekeken. Soms kunnen we door ondergrondse infrastructuur geen bomen planten. We hebben geprobeerd zoveel mogelijk groen terug te plaatsen en we verbeteren waar mogelijk de kwaliteit van het groen. Daarbij hebben we ook aandacht voor biodiversiteit.

## **7 Verlichting**

Voor het hele plan hebben we een verlichtingsplan gemaakt. We verbeteren de verlichting en vernieuwen deze met energiezuinige LED-verlichting. Op locaties waar veel mensen oversteken zorgen we dat er extra verlichting is. Om overlast te voorkomen zorgen we ook op het P&R terrein voor voldoende verlichting. De lichtmasten plaatsen we zo dat alle inritten bereikbaar blijven. We zorgen er ook voor dat de verlichting naar de weg schijnt en zo min mogelijk naar tuinen en huizen.

## **8 Riolering en regenwater**

We vernieuwen de riolering waarbij we de capaciteit waar nodig vergroten en het regenwater apart afvangen. We gebruiken daarbij geen grasbetontegels in wegen of parkeerplaatsen. Dat vinden we vanuit het beheer van de weg niet wenselijk. We zorgen er op andere manieren voor dat het regenwater zo veel mogelijk wordt geïnfiltreerd in de ondergrond.

## **9 Kabels en leidingen**

In het project houden we ook rekening met (bestaande) kabels en leidingen. De nutsbedrijven (water, elektra, gas, telecom) voeren tegelijkertijd werkzaamheden uit om het netwerk te verbeteren en oude asbest cement leidingen te vernieuwen.

## **10 Verzoek extra bebording en markering**

Wij willen de aandacht van de weggebruiker op het verkeer zo min mogelijk afleiden. Daarnaast zorgen extra borden en markering voor een verstoring van het wegbeeld en voor extra onderhoud. Wij zijn daarom zeer terughoudend met het plaatsen van niet-noodzakelijke verkeersborden. Alleen wanneer er sprake is van een zeer uitzonderlijke situatie, die een weggebruiker niet kan verwachten, plaatsen wij extra verkeersborden. Binnen de bebouwde kom vallen hier uitritten, overstekende fietsers, voetgangers etc. niet onder.

## **11 Parkeerplaatsen**

In het ontwerp proberen we zoveel mogelijk parkeerplaatsen te behouden. We breiden het P&R-terrein uit zodat de parkeerdruk in de omgeving afneemt. De uitbreiding van het P&R-terrein baseerden we op cijfers van NS. Ook na de coronapandemie verwachten wij dat deze uitbreiding nodig is. We zetten met ons mobiliteitsbeleid in op een toename van het gebruik van de trein. De fiets of de bus zijn niet voor iedereen een goed alternatief. Daarom willen we ook de mogelijkheid bieden om vanuit de auto over te stappen.

## **12 Klachten openbare orde en verzoek camera bewaking P&R terrein**

Camerabewaking is alleen mogelijk bij eerdere ernstige verstoringen van de openbare orde. Op dit moment zien wij daarvoor nog onvoldoende aanleiding. Wanneer NS of ProRail het terrein beheert kunnen zij zelfstandig kiezen voor camerabewaking. Voor het P&R terrein geldt dat niet. Dat is van de gemeente. We zorgen wel voor extra verlichting en in het ontwerp hebben we aandacht voor beter zicht op het P&R-terrein en de omgeving. De inrichting wordt opener. Daarnaast hebben we hier aandacht voor bij de politie en handhaving. Zij nemen de locatie geregeld mee in hun rondes.

## **13 Verzoeken verbreden van inritten**

Wij hanteren een standaardmaat van 4 meter voor de breedte van een inrit. Bij een woning is dat voldoende om met een personenauto in of uit te kunnen rijden. Bij de specifieke verzoeken waar inritten nu smaller zijn dan 4 meter verbreden we deze.

## **14 Verzoeken om inritten toegankelijk te houden vanuit dezelfde richtingen**

De toegankelijkheid van de inritten blijft gelijk. In het project houden we daar rekening mee.

## **15 Verzoek om het gekapte hout beschikbaar te stellen aan bewoners**

Gekapt hout vervalt aan de aannemer. U kunt de aannemer eventueel persoonlijk benaderen.

## **OPMERKINGEN DEELGEBIED II**

### **16 Hoe wordt voorkomen dat de Ossendamweg een racebaan wordt, mede door het vervallen van de verkeerslichten?**

Voor auto's op de Ossendamweg blijft de weginrichting ongeveer hetzelfde. Waar mogelijk verbeteren we de bestaande oversteekplaatsen. We leggen geen drempels aan. Op wegen waar 50 kilometer per uur of harder mag worden gereden doen we dat liever niet. Dat geeft kans op trillingen en geluidsoverlast. En hulpdiensten hebben deze wegen nodig om snel bij een noodsituatie te zijn.

### **17 Aandacht oversteekbaarheid Ossendamweg t.h.v. Schoutenkampweg. Verzoek om de verkeerslichten hierheen te verplaatsen.**

Het verkeersplan Soest-Zuid heeft tot doel om de doorstroming voor het autoverkeer te verbeteren. Daarom gaan de verkeerslichten bij het station weg en plaatsen we ook geen nieuwe verkeerslichten op andere plekken. Voor voetgangers en fietsers zijn er voldoende alternatieve oversteekplaatsen over de Ossendamweg. Bijvoorbeeld bij de Dr. 's Jacobstraat of bij de Korte Ossendam. Oversteken met verkeerslichten is mogelijk bij de Soesterbergsestraat of bij de Nieuweweg.

### **18 Verzoek verbeteren oversteek fietsers Ossendamweg, voorstel om de fietsoversteek en de zebra te combineren.**

Het zebrapad kan alleen aan de zijkanten worden gelegd omdat die op de stoep moeten uitkomen. De fietsoversteek moet juist uitkomen op de tegenover gelegen weg. Daarom kunnen we ze niet samenvoegen.

### **19 Verzoek om de Eikenlaan nog te mogen inrijden om te keren.**

Het sommige bewoners toestaan om de Eikenlaan wel in te mogen rijden zorgt voor een onduidelijke verkeerssituatie. Door de Eikenlaan vanaf de Ossendamweg voor al het autoverkeer af te sluiten is het straks voor iedereen duidelijk wat er wel en niet mag. Keren is dan bijvoorbeeld ook mogelijk op de rotonde bij de Pimpelmees.

### **20 Verzoek dat de verkeerslichten na het openen van de spoorbomen zo snel mogelijk de file in die richting oplost.**

Dat doen we. Er komen slimme verkeerslichten die met elkaar en met de spoorwegovergang in verbinding staan. Hierdoor wordt de wachtrij na het openen van de spoorbomen zo snel mogelijk opgelost.

### **21 Verzoek voorkomen filevorming bij gesloten spoorbomen.**

Bij gesloten spoorbomen is enige filevorming onvermijdelijk. Met de instelling van de verkeerslichten proberen we dat zoveel mogelijk te voorkomen.

### **22 Verwijder de markering voor de fietsoversteekplaats op het kruispunt van de Ossendamweg-Korte Ossendamweg-Braamweg.**

Dit verzoek nemen we over. We passen het kruispunt aan waardoor fietsers straks in het midden oversteken. Extra markering om de fietsoversteek aan te duiden is dan inderdaad niet nodig.

### **23 Verzoek extra paaltjes met een verkeersbord (C12) gesloten verklaring voor alle motorvoertuigen bij de aansluiting Korte Ossendam-Ossendamweg.**

Dit passen we aan. Wij hebben hiervoor een nieuw ontwerp gemaakt. Een extra verkeersbord vinden we niet nodig omdat het door de palen onmogelijk is om hier met een motorvoertuig in te rijden.

### **24 Verzoek verwijderen verlaagde stoeprand voor motorvoertuigen om vanaf de Ossendamweg de Korte Ossendamweg in te rijden of omgekeerd.**

We kunnen hier geen hoge stoeprand maken omdat we deze route toegankelijk willen houden voor fietsers.

**25 Verzoek goede verlichting en actieve signalering voor verkeer dat zij voetgangersoversteek naderen.**

We rusten alle voetgangersoversteekplaatsen uit met een verlicht bord boven de weg met ook extra verlichting van het zebrapad. Actieve signalering vinden we niet nodig. Een weggebruiker moet in de bebouwde kom altijd rekening houden met overstekende voetgangers. We doen op dit moment een pilot met actieve LED-verlichting op een rotonde op de Koningsweg. Mogelijk dat we dat later naar meer plekken in Soest uitbreiden. Dat maakt geen onderdeel uit van dit project.

**26 Verzoek Braamweg vanaf de Ossendamweg tot aan de Oude Utrechtseweg éénrichting verkeer (alleen inrijden vanaf de Ossendamweg).**

Eénrichting verkeer zorgt voor meer verkeer op omliggende wegen in de wijk. Daarnaast rijden automobilisten harder als ze geen rekening hoeven te houden met tegenliggers. Dit vinden we niet wenselijk.

**27 Door de toename van het verkeer zorgen om het invoegen op de Ossendamweg.**

Invoegen blijft goed mogelijk maar zal door meer verkeer mogelijk iets minder makkelijk gaan.

**28 Verzoek om voetgangers en fietsers voorrang te geven bij de verkeerslichten.**

Door te werken met slimme verkeerslichten worden de wachttijden voor alle verkeersdeelnemers korter.

**29 Verzoek om voor het kruispunt aan de Vondellaan de tussenberm overrijdbaar te houden zodat het in- en uitrijden beter wordt verbeterd en er beter zicht is op het verkeer.**

Dit passen we aan. Wij hebben de situatie met u bekeken, de draaicirkels onderzocht en geconcludeerd dat uw inrit verkeersveiliger is te bereiken door de tussenberm overrijdbaar te houden.

**30 Het verlengen van het rechtsafvak is niet nodig want daar gaat maar 30% van het verkeer heen.**

Het meeste verkeer vanuit Amersfoort gaat inderdaad rechtdoor. Verkeer dat rechtsaf wil staat onnodig te wachten in deze rij. Dat zorgt er niet alleen voor de wachtrij langer wordt. Het zorgt er ook voor dat bij groen licht gaten vallen in de rij auto's die rechtdoor over het kruispunt moet. Daardoor werken de verkeerslichten niet efficiënt. We zien in het verkeersmodel dat het verlengen van het rechtsafvak erg goed werkt om de doorstroming te verbeteren.

**31 Door het verlengen van het rechtsafvak ontstaat onveiligheid voor Birkstraat 87,89,89A,91,93 (2 rijbanen en geen zicht op verkeer dat rechtsafvak op rijdt).**

Dit is een situatie die er voor u niet beter op wordt. Dat realiseren wij ons. Uw inrit blijft toegankelijk. Vergelijkbare situaties komen nu ook al op andere plekken voor. Bijvoorbeeld bij nummer 87 en 89, bij Ossendamweg 26 of op meerdere plekken bij de verkeerslichten bij de Soesterbergsestraat. Op het moment dat het te druk is om goed zicht te hebben op het verkeer, adviseren wij u om uw route zo te kiezen dat u vanaf de andere kant aankomt of om te keren bij de Van Lenneplan.

**32 Door verlengen rechtsafvak onveiligheid omdat wij niet meer kunnen opstellen op de parkeerstrook.**

De veiligheid blijft ook met de nieuwe inrichting aanvaardbaar. U kunt inderdaad het beste vroegtijdig sterk afremmen en langzaam op het rechtsafvak rijden, zodat een weggebruiker achter u zijn snelheid ook moet aanpassen. Dit is wat op vergelijkbare plekken ook op een goede manier werkt.

**33 Verzoek of er tussen het fietspad en de rijbaan nog een afscheiding komt i.v.m. veiligheid en opstellen kliko.**

Er komt een fysieke afscheiding maar de beschikbare ruimte is te klein om daar een kliko te plaatsen.

**34 Bezwaar tegen vervallen parkeerplaatsen vanwege hogere parkeerdruk en afname woonkwaliteit.**

Bij de besluitvorming over het Verkeersplan Soest-Zuid in 2015 hebben we dit afgewogen. We realiseren ons dat voor u de parkeerplaatsen voor uw huis van waarde zijn. We hebben daarom ook gezocht naar alternatieven voor extra parkeerplaatsen. Helaas hebben we die in de directe omgeving niet gevonden. Op grotere loopafstand is er wel parkeerruimte beschikbaar.

**35 Verzoek om de inrit op te schuiven tussen Birkstraat 91 en 93**

Dit passen we aan. Wij hebben de situatie met u ter plaatse bekeken en het ontwerp veranderd.

**36 Geen verhoogde markering tussen de doorgaande rijbaan en het rechtsafvak i.v.m. geluidsoverlast**

Markering brengen we aan op het asfalt. Markering met verf slijt te snel. Daarom gebruiken we thermoplast. Dat is iets hoger, maar dat is zeer beperkt.

**OPMERKINGEN DEELGEBIED III**

**Noordzijde station:**

**37 Vrees voor belemmering doorstroming en onveiligheid wanneer fietsers voorrang hebben op de rotonde.**

We vinden het belangrijk dat fietsers voorrang hebben, zodat dit op alle rotondes in Soest hetzelfde is. Automobilisten weten dan beter wat ze moeten verwachten. We volgen daarmee ook de landelijke richtlijnen voor rotondes binnen de bebouwde kom. We vinden het ook belangrijk dat fietsers door kunnen rijden om het fietsgebruik te stimuleren. We rekenden uit dat dit op deze plek ook kan, zonder dat er files voor het autoverkeer ontstaan.

**38 Vrees dat fietspaden in 2-richtingen tot onveiligheid leidt.**

Om het fietsgebruik te stimuleren zorgen we voor korte routes voor fietsers. Daardoor kunnen fietsers kiezen waar ze over willen steken, bijvoorbeeld op een plek met verkeerslichten of op een rotonde waar fietsers voorrang hebben. Voor automobilisten maken we duidelijk waar fietsers van twee kanten komen. Bij de Parklaan zetten we bijvoorbeeld extra pijlen op het fietspad. Rondom de rotonde bij Pimpelmees mogen fietsers maar in één richting fietsen. Dat geldt voor alle rotondes in Soest. Daar willen we niet van afwijken. We zorgen daarbij voor een weginrichting waarbij de verplichte rijrichting voor fietsers duidelijk is.

**39 Knipperlichten voor de rotonde kunnen helpen, mits ze verder van de rotonde liggen.**

De aangelegde knipperverlichting op de rotonde Koningsweg-Dalweg is een pilot. Daarbij bekijken we ook of ze goed liggen. Mogelijk dat we knipperende lampen later ook op andere plekken in Soest toepassen. Dat is nu geen onderdeel van het plan.

**40 Onduidelijkheid beheer beplanting en slecht onderhoud van de geluidwal langs de Koningsweg.**

De geluidwal is deels van de gemeente en deels van particulieren. We zorgen voor goed onderhoud van het gemeentelijk groen.

**41 Vraag of de woningen Nieuweweg 99 tot 107 bereikbaar blijven.**

De ventweg voor de Nieuweweg 99 tot 107 blijft bestaan. Dit wordt een fietsstraat waar auto's te gast zijn. Dit wordt met verkeersborden ook aan fietsers duidelijk gemaakt. Alle woningen en inritten blijven bereikbaar, ook voor grotere voertuigen. Langs de fietsstraat komen in totaal ook zeven parkeerplaatsen terug.

**42 Vraag of er extra bomen komen bij Nieuweweg 103 tot 107.**

Ja, dat klopt. Ongeveer op de plek waar nu het doorgaande fietspad ligt komen vier nieuwe bomen te staan. Doorgaande fietsers gaan gebruik maken van de fietsstraat.

**43 Vraag of de afstand tot de weg verandert bij Nieuweweg 103 tot 107.**

Nee, de zijkant van de hoofdweg blijft hier ongeveer op dezelfde plek liggen. Vanaf nummer 101 tot aan de verkeerslichten komt de weg wel ongeveer 2 meter dichterbij (een halve rijstrook).

**44 Vraag om een wit kruis op de weg aan het einde van de ventweg.**

We plaatsen in Soest nergens witte kruizen op de weg. Als we te veel borden en markeringen plaatsen zorgt dat ervoor dat weggebruikers op andere plekken juist minder goed opletten. We zijn daarom zeer terughoudend met het plaatsen van niet noodzakelijke verkeersborden en markeringen. Dat doen we alleen in uitzonderlijke situaties en eigenlijk nooit wanneer iets al verboden is, zoals bij het vrijhouden van een kruispunt.

**45 Verzoek onmogelijk maken dat auto's/busjes het fietspad voor Nieuweweg 109 gebruiken.**

Dat doen we. Aan het einde zetten we een paal zodat er geen auto's en busjes meer door kunnen rijden over het fietspad richting de Parklaan.

**46 Vraag waarom er geen rotonde komt bij de verkeerslichten Nieuweweg.**

Over een rotonde kan minder verkeer dan over een kruispunt met verkeerslichten. Het is hier te druk voor een rotonde. Daar komt bij dat een rotonde kan blokkeren bij het sluiten van de spoorwegovergang.

**47 Bezwaar vervallen fietsoversteek bij de verkeerslichten Nieuweweg**

Deze maatregel is belangrijk om de doorstroming te verbeteren. Met minder oversteekplekken werken de verkeerslichten sneller. Fietzers en voetgangers kunnen via de andere plekken rond deze verkeerslichten aan de overkant komen. Doordat de verkeerslichten sneller werken heeft ook een grote groep doorgaande fietsers daar baat bij. De wachttijd bij de andere oversteekplekken wordt daardoor korter.

**48 Bezwaar tegen fietspad tussen Nieuweweg en Parklaan (Rinke Tolmanpad) in verband met spelende kinderen.**

Wij willen het fietsgebruik stimuleren en daarom ook de aansluiting van fietsroutes verbeteren. Met het nieuwe fietspad sluit het Rinke Tolmanpad goed aan op de verkeerslichten bij de Nieuweweg. Het pad langs uw woning heeft nu geen formele status. Er staat wel een paaltje zodat auto's er niet door kunnen. Door hier een fietspad van te maken mogen brommers en motoren er ook niet meer door.

**49 Vraag of garage bereikbaar blijft op fietspad tussen Nieuweweg en Parklaan.**

Ja, we zorgen ervoor dat uw garage bereikbaar blijft. Het eerste deel van deze weg wordt ook een fietsstraat waar auto's te gast zijn.

**50 Verzoek om fietsenstalling noordzijde te handhaven, vrees voor wildstallen fietsen.**

De opgang naar het perron is aan de zuidkant van het spoor. Wij vinden het belangrijk om de stallingen daar zo dicht mogelijk bij te zetten. Daarmee proberen we juist wild gestalde fietsen te voorkomen. Sinds 2020 is een wegsleepverordening van kracht in de omgeving van station Soest-Zuid. Deze blijft ook bestaan na de herinrichting. Verkeerd geplaatste fietsen kunnen we weghalen.

**Zuidzijde station**

**51 Vrees dat het afslagvak richting de Eikenlaan voor bussen ook gebruikt gaat worden door auto's. Verzoek om een bussluis toe te passen.**

We maken met borden en markeringen duidelijk dat dit niet mag. We kunnen daarmee niet uitsluiten dat er toch auto's doorheen gaan. Vanwege juridische bezwaren (aansprakelijkheid) kunnen we geen bussluis aanleggen. Automobilisten kunnen wel een boete krijgen voor het negeren van de verkeersregels.

**52 Verzoek om duidelijk te maken dat de Eikenlaan doodlopend is ter hoogte van het busstation door het wegbeeld aan te passen.**



Dat doen we. Door borden te plaatsen en een vooraankondigingsbord geven we aan dat er geen doorgaand verkeer mogelijk is.

**53 Verzoek om de afstand te vergroten tussen de huidige fietsenstalling en het fietspad.**

Helaas lukt dit niet. De ruimte is beperkt en die hebben we hard nodig om genoeg fietsenstallingen te realiseren.

**54 Vraag of oversteekplaats bij de spoorwegovergang vervalt.**

We verplaatsen de oversteekplaats van de zuidkant naar de noordkant van het spoor. Er blijft dus een mogelijkheid om in de buurt van het station over te steken.

**55 Vraag waarom er geen fietstunnel komt.**

De gemeenteraad heeft in 2015 besloten om geen tunnels aan te leggen. Mede omdat de kosten hiervan hoog bleken te zijn. Een klankbordgroep met omwonenden heeft in de periode tot 2015 intensief meegedacht over oplossingen. Bij de aanleg van (fiets)tunnels speelt sociale veiligheid ook een belangrijke rol. Daarom is daar uiteindelijk niet voor gekozen.

**56 Vraag om de spoorlijn (gedeeltelijk) op te heffen.**

Wij vinden het belangrijk dat er een goede verbinding met het openbaar vervoer is, zowel naar Utrecht als ook via Baarn naar Hilversum en Amsterdam. Een spoorlijn in beide richtingen is daarvoor belangrijk. We hebben daarom geen varianten onderzocht waarbij de spoorlijn komt te vervallen.

**57 Aandacht toegankelijkheid perron mindervaliden, voorstel voor hellingbaan in talud bij het busstation.**

Het huidige perron en de hellingbaan bij de Ossendamweg worden in samenwerking met ProRail opgeknapt. Het perron blijft daarmee goed toegankelijk. De afstand vanaf het busstation is 75 meter. Een extra hellingbaan dicht bij het busstation moet vanwege het hoogteverschil erg lang worden en gaat wat ons betreft te veel ten koste van het groene aanzicht.

**58 Klachten over P&R reizigers uit Amersfoort, verzoek gereserveerde parkeerplaatsen bewoners.**

We reserveren binnen dit project geen parkeerplaatsen voor bewoners (vergunningparkeren) bij het station. We breiden het P&R terrein aan de Bosstraat uit en we gaan dit beter aanduiden. Daarmee denken we dat ook de parkeerdruk rond het station kan afnemen.

**59 Verzoek minder fietsenstallingen aan de zuidzijde en extra parkeerplaatsen.**

Door het vervallen van de stallingen aan de noordzijde (Koningsweg) en de verwachte groei is extra stallingscapaciteit fietsen noodzakelijk. Wij houden in de gaten hoe het aantal gestalde fietsen zich ontwikkelt.

**60 Verzoek muurtje tussen trottoir en spoortalud doortrekken.**

Dat doen we. Dit verzoek nemen we over in het ontwerp.

**61 Hoe worden wij gecompenseerd voor een groter busstation voor onze woning?**

Wij vinden een financiële compensatie niet nodig. Het busstation wordt iets groter. Dat is geen ingrijpende wijziging en valt onder het normale risico dat de gemeente de inrichting van de weg voor een woning aanpast.

**62 Verzoek geen rozen langs fietspad.**

Rozen groeien dicht en kunnen goed tegen strooizout en zijn kleurrijk. We maken gebruik van een soort met een fijne doorn.

**63 Verzoek geen kiss & ride en keerlus.**

De keerlus bij het busstation is nodig, omdat bussen moeten kunnen omdraaien. Er komt geen formele kiss & ride strook bij het station. Er is wel ruimte om mensen weg te kunnen brengen. Dat vinden we ook nodig voor mensen met een handicap of met veel bagage.

**64 Klacht dat perrontrappen in het groen uitkomen.**

We zorgen ervoor dat het groen hier wordt gesnoeid.

**65 Vraag hoe fietsers vanuit de Buntweg bij de spoorwegovergang moeten komen.**

Fietsers moeten aan het einde van de Buntweg rechtsaf slaan en dan linksaf het fietspad op. Dat is nu ook zo. In de nieuwe situatie plaatsen we daar extra borden bij.

**66 Verkeer gaat omrijden omdat de Eikenlaan is afgesloten.**

Het inrijdverbod op de Eikenlaan (uitgezonderd bussen) zorgt inderdaad voor een andere verdeling van het verkeer. Wij treffen daarom maatregelen op die wegen waar het drukker wordt, zoals de Buntweg en een deel van de Schoutenkampweg (zie ook deelgebied IV, vraag 68).

**VRAGEN OVER DEELGEBIED IV**

**67 Vragen over de inrichting van de Bosstraat.**

We leggen ook op het deel van de Bosstraat tussen Pimpelmees en het P&R-terrein extra drempels aan. Omdat het P&R terrein groter wordt komt hier ook meer verkeer. Dit deel van de Bosstraat valt nu nog buiten het ontwerp. We gaan dit in een volgende fase verder uitwerken en we leggen dit nog apart voor aan de bewoners. Op dat moment bekijken we ook of we onderhoud aan het voetpad meteen mee kunnen nemen en bekijken we het voorstel om van dit stuk Bosstraat een fietsstraat te maken.

**68 Verzoek verkeersremmende maatregelen in de Eikenlaan, de Buntweg en de Schoutenkampweg.**

Doordat we de Eikenlaan afsluiten wordt het drukker op de Buntweg en de Schoutenkampweg. Daarom komen er op deze wegen extra verkeersremmende maatregelen. In de volgende fase van het Verkeersplan Soest-Zuid werken we die uit. Daarbij maken we een combinatie met onderhoud aan de riolering en de weg. Op de Eikenlaan treffen we vanuit het Verkeersplan Soest-Zuid geen maatregelen. De verkeerssituatie wordt hier al beter door de busbaan aan het einde van de straat en doordat bussen nog maar in één richting door de straat rijden. We bekijken wel of we in de Eikenlaan op termijn met groot onderhoud aan de weg of het riool ook aanvullende maatregelen kunnen treffen.