

## **Eindverslag op het definitief ontwerp herinrichting Vrouwenweg te Nijkerkerveen**

Het concept definitief ontwerp van de herinrichting van de Vrouwenweg te Nijkerkerveen heeft in de periode van vrijdag 17 december 2021 tot en met maandag 31 januari 2022 ter inzage gelegen voor omwonenden en belanghebbenden. De bewoners hebben kunnen reageren op het voorgestelde concept definitief ontwerp. Hieronder worden de zienswijzen behandeld.

In deze periode zijn vijf zienswijzen ingediend. In dit eindverslag worden de zienswijzen beantwoord. De originele zienswijzen staan cursief gedrukt met daaronder de reactie hierop. De zienswijzen zijn zoveel als mogelijk geanonimiseerd.

### **1. Inspraakreactie/ zienswijze**

*Wij maken ons zorgen over de geplande drempel voor ons huis. Dit omdat er veel overlast is door drempels ivm geluid. Wij vragen dan ook geen drempel voor ons huis te maken. En hier nog eens naar te kijken of die niet ergens anders kan.*

#### **Beantwoording**

Kort samengevat verzoekt reclamant om de positie van de drempel te heroverwegen.

#### *Achtergrond*

De posities van de drempels zijn zorgvuldig gekozen om hiermee een zo optimaal mogelijk snelheidsbeperkend resultaat te bereiken bij zo min mogelijk overlast voor de omgeving. De drempels worden (in afwijking van het concept definitief ontwerp) in asfalt uitgevoerd met een langer bovenzvlak, waardoor er minder hinder ontstaat als voertuigen de drempels passeren.

Het college blijft voor wat betreft de positionering van de drempels bij haar eerder genomen besluit d.d. 7 december 2021.

#### **Gevolg voor het ontwerp**

Deze zienswijze leidt om bovengenoemde redenen niet tot aanpassing van het ontwerp. Wel worden de drempels in asfalt uitgevoerd met een langer bovenzvlak.

## **2. Inspraakreactie/ zienswijze**

*Op tekening wordt aangegeven dat de 30km zone eindigt aan het begin van de Buntwal. Nu loopt de 30 km zone door tot aan de dorpsgrens op de Buntwal (voorbij de Beemtgras). Het zou wenselijk zijn dit zo te houden omdat er nu al te hard wordt gereden (ondanks de drempels die er nu liggen) op de Buntwal waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan met de zijwegen de Buntgras en Beemtgras.*

### **Beantwoording**

Kort samengevat verzoekt reclamant om de 30km zone op de Buntwal te handhaven zoals deze momenteel al aanwezig is.

### *Achtergrond*

De borden 30km zone aan het begin van de Buntwal zijn per abuis verkeerd op het concept definitief ontwerp gezet. Uiteraard blijft de huidige 30 km zone op de Buntwal behouden.

Het college komt deels terug op haar eerder genomen besluit d.d. 7 december 2021.

### **Gevolg voor het ontwerp**

Naar aanleiding van deze zienswijze wordt bovengenoemde aanpassing doorgevoerd in het definitieve ontwerp.

### **3. Inspraakreactie/ zienswijze**

*Overall langs het wegprofiel wordt het voetpad mooi doorgetrokken over de uitritten heen, dat benadrukt goed de veiligheid voor de voetganger en geeft een uniform & duidelijk beeld en begeleiding van de weg. Alleen aan het begin/einde eindigt het wat abrupt en loopt het over 1/2 uitritten niet door. Zou ook bij deze uitrit het voetpad nog door kunnen lopen over de uitrit heen (desnoods verlaagd) zodat voor iedereen duidelijk is wat het voorrangregime hier is? Ook geeft dat een mooie begeleiding van de bocht.*

*Verder nog de vraag of i.p.v. (of en) richting de kerk het voetpad tot de midden-geleider van de rotonde aangelegd kan worden. Dan kan een voetganger die verder wandelt richting rotonde nooit in aanraking komen met een auto of vrachtwagen maar sluit het netjes aan op het fietspad en loop je zo het fietspad op verder je route. (rondje om 't Veen).*

*Er staan een heel aantal lichtmasten midden op het trottoir getekend. Deze puntvernauwingen zijn vervelend als je gebruik maakt van een rolstoel of met een kinderwagen loopt. Kunnen deze niet naast het trottoir in de berm geplaatst worden? Of desnoods zo ver mogelijk richting de berm in het trottoir.*

*Ik zag in het reactie overzicht dat er ook zorgen zijn omtrent de snelheid. Waarom krijgt de Stoutenburgerlaan wel klinkers en de Vrouwenweg niet terwijl deze wegen een vergelijkbare functie hebben? Klinkers remmen over het algemeen beter. Of zou een streetprint in het zwarte gedeelte van het asfalt nog een optie zijn?*

*De drempels zijn voorzien uit losse elementenverharding. Er zijn tegenwoordig hele mooie 30 km/prefab drempel (8 cm) helling elementen. Die verzakken ook niet en hebben altijd de juiste helling en hoogte waarmee geluidsoverlast wordt voorkomen. Waarom wordt er toch voor losse elementenverharding op de hellingen gekozen die toch gevoelig zijn voor verzakkingen en daarmee trilling -en geluidshinder?*

*Ter hoogte van Brandhof Mode richting Buntwal lijkt het niet mogelijk om vlak over te steken, alleen over het schuine drempel helling. Lijkt mij goed dat nog wat te verbreden en mogelijk ook de oversteekmogelijkheid van geleidetegels/waarschuwingstegels te voorzien. Het is misschien ook geen gek idee de voetgangersoversteek bij de Dokter van de Kolkstraat te voorzien van geleide/waarschuwingstegels.*

*Aan de zijde waar geen voetpad ligt maar waar wel uitritten komen is het rustiger voor het wegbeeld om het bermbeton door te trekken en daarachter pas de uitritverharding te plaatsen. (i.p.v. de uitrit verharding tegen het rode asfalt aan te leggen en het bermbeton te onderbreken). Dan is er ook geen onduidelijkheid of het nu een weg van rechts is.*

*Als laatste opmerking: bij het kruispunt met de Buntwal staan begin -en einde 30 zone borden ingetekend. Dat klopt niet want de 30 zone loopt door tot de nieuwbouw (voorbij Beemdgras). Deze borden kunnen komen te vervallen.*

### **Beantwoording**

Kort samengevat verzoekt reclamant verzoekt:

- het voetpad bij alle in-/uitritten (verlaagd) door te laten lopen;
- het voetpad door te trekken tot de midden-geleider bij de rotonde;
- de lichtmasten zoveel als mogelijk aan de zijkant van het voetpad te plaatsen;
- de rijbaan eventueel uit te voeren in elementenverharding in plaats van asfalt of indien toch asfalt een streetprint in het asfalt aan te brengen;

- de drempels eventueel uit te voeren met prefab-elementen in plaats van elementenverharding;
- de drempel bij Brandhof Mode iets te verlengen, zodat men “vlak” kan oversteken en geleidetegels voor visueel gehandicapten aan te brengen bij deze oversteek en de oversteek Dokter van der Kolkstraat;
- het bermbeton voor de uitritten niet te onderbreken, maar door te trekken;
- de 30 km zone op de Buntwal te handhaven zoals deze nu al aanwezig is.

### *Achtergrond*

Het voetpad loopt, op twee locaties na, al door ter hoogte van de in-/uitritten. We laten in afwijking van het concept definitief ontwerp het voetpad voor zowel de in-/uitrit van nummer 4 en 4a alsook voor de in-/uitrit naar de Gereformeerde Kerk Nijkerkerveen doorlopen.

De lichtmasten worden vanzelfsprekend niet midden in het voetpad geplaatst, maar zoveel als mogelijk aan de zijkant van het voetpad, zodat er voldoende ruimte is om met bijv. een rolstoel, kinderwagen of rollator te passeren.

Om aan te sluiten bij het beeld van de Nieuwe Kerkstraat en de Van Dijkhuizenstraat (die beide voorzien zijn van asfaltverharding) is er gekozen om op de Vrouwenweg weer een asfaltverharding toe te passen. Het aanbrengen van straatprint is erg kostbaar en heeft ons inziens te weinig toegevoegde waarde.

De drempels worden, in afwijking van het concept definitief ontwerp, in asfalt uitgevoerd met een langer bovenvlak; hierdoor ontstaat er minder hinder als voertuigen de drempels passeren en is de kans op verzakkingen nihil.

De drempel ter hoogte van Brandhof Mode zullen we iets aanpassen, zodat mensen “vlak” kunnen oversteken. Geleidetegels worden niet ad hoc aangebracht, deze worden enkel in een totaalplan aangebracht om op die wijze logische routes te genereren.

Het is gemeentelijk beleid om bermbeton te onderbreken ter hoogte van in-/uitritten. Door de onderbreking van het bermbeton, ontstaan er dus goed zichtbare onderbrekingen, waarmee we proberen de snelheid van het verkeer intuïtief te verlagen.

De borden 30km zone aan het begin van de Buntwal zijn per abuis verkeerd op het concept definitief ontwerp gezet. Uiteraard blijft de huidige 30 km zone op de Buntwal behouden.

Het college komt deels terug op haar eerder genomen besluit d.d. 7 december 2021.

### **Gevolg voor het ontwerp**

Naar aanleiding van deze zienswijze worden bovengenoemde aanpassingen deels doorgevoerd in het definitieve ontwerp.

#### **4. Inspraakreactie/ zienswijze**

*Bij de ingang van de Buntwal staan twee borden ingetekend voor een 30km zone. Deze zijn niet correct. Op het kombord ter hoogte van Buntwal 5H is een 30km zonebord aanwezig. De borden bij de ingang van de Buntwal zijn daarom niet nodig. Als ik het goed heb is de snelheid binnen de bebouwde kom voor Nijkerkerveen vastgesteld op 30km.*

*Verzoek om de belijning van de Vrouwenweg door te trekken tot het kombord op de Buntwal zodat een eenduidig beeld van de 30km zone ontstaat*

*Op dit moment staat op de Buntwal ter hoogte van de Vrouwenweg een STOP bord en op de van Dijkhuizenstraat een Driehoek bord - geef voorrang bord. Op de tekening staat deze borden niet vermeld. Betekent dit dat de bord verwijderd worden. omdat er een 30 km zone geldt? Dit betekent een gewijzigde situatie die, naar mijn mening, een gevaarlijke situatie oplevert. Mijn voorstel is om de voorrangsregeling zoals deze nu op dit punt is te laten bestaan en de bestuurders duidelijk te maken dat op de Buntwal tot het bebouwde kom bord een 30 km zone geldt.*

#### **Beantwoording**

Kort samengevat verzoek reclamant om:

- de 30km zone op de Buntwal te handhaven zoals deze momenteel al aanwezig is;
- de belijning van de Vrouwenweg tot het kombord door te trekken op de Buntwal;
- de voorrangsregeling op de hoek Buntwal/ Van Dijkhuizenstraat/ Vrouwenweg in stand te houden.

#### *Achtergrond*

De borden 30km zone aan het begin van de Buntwal zijn per abuis verkeerd op het concept definitief ontwerp gezet. Uiteraard blijft de huidige 30 km zone op de Buntwal behouden.

Binnen 30km zones worden standaard geen fiets(suggestie)stroken toegepast, uitzondering hierop zijn de hoofdfietsroutes. De Buntwal is geen onderdeel van een hoofdfietsroute, de Vrouwenweg daarentegen wel; vandaar dat er op de Vrouwenweg wel fietssuggestiestroken worden aangebracht.

In de nieuwe inrichting worden de kruisingen gelijkwaardige kruisingen, waar verkeer van rechts voorrang heeft; conform de inrichtingseisen die horen bij een 30 km/u weg. Om de zichtbaarheid op de kruising Buntwal/ Van Dijkhuizenstraat/ Vrouwenweg te verbeteren, wordt de Buntwal een stukje in noordelijke richting uitgebogen.

Het college komt deels terug op haar eerder genomen besluit d.d. 7 december 2021.

#### **Gevolg voor het ontwerp**

Naar aanleiding van deze zienswijze wordt bovengenoemde aanpassing deels doorgevoerd in het definitieve ontwerp.

## **5. Inspraakreactie/ zienswijze**

*Mijn vraag is of de hoogte van de vrouwenweg bekend is van de herinrichting het nwe peil ten opzichte van de huidige hoogte tpv. nr. xxx ivm. de auto lichten die dan met een hogere plateau in onze ogen gaan schijnen in de woonkamer.*

*Het trottoir van af de van dijkhuizenstraat naar de amersfoortseweg in 1 lijn , dus bij nr. xxx de stoep naar buiten brengen tegen de weg aan ipv. de groenstrook tegen de weg.*

*Het plateau de aanrijd schuinte niet te hoog ivm. de te vele vrachtverkeer wat er overheen gaat, nu bij de huidige drempel trilt mijn woning net als andere mensen aangeven, graag zo'n plateau als bij de buntwal / beemdgras.*

### **Beantwoording**

Kort samengevat verzoekt reclamant om:

- bij de aanleg van het plateau goed rekening te houden met de hoogte “bestaande peil – nieuwe peil”, om te voorkomen dat autolichten de woonkamer inschijnen;
- het voetpad voor de woning, net als op de overige locaties, tegen de weg aan te leggen (dus voetpad en groenvak omwisselen);
- het plateau dusdanig uit te voeren dat er zo min mogelijk trilling ontstaat door passerend (vracht-)verkeer.

### *Achtergrond*

Het nieuw aan te leggen plateau krijgt een hoogte van 8 centimeter, hierdoor zou er vrijwel geen hinder van inschijnende autolichten mogen zijn.

We zullen het voetpad en het groenvak op deze locatie van positie omwisselen, zodat over de gehele lengte het voetpad tegen de rijbaan aan komt te liggen.

Het plateau/ de drempels worden in asfalt uitgevoerd met een langer bovenvlak, waardoor er minder hinder ontstaat als voertuigen de drempels passeren.

Het college komt deels terug op haar eerder genomen besluit d.d. 7 december 2021.

### **Gevolg voor het ontwerp**

Naar aanleiding van deze zienswijze wordt bovengenoemde aanpassing deels doorgevoerd in het definitieve ontwerp.