



Kenmerk : Projectbureau/1305560

REACTIENOTA VERKEERSPLAN SOEST-ZUID

(VERTROUWELIJKE VERSIE I.V.M. PRIVACY INSPREKERS)

Datum: 30 september 2015
Opsteller: E. Landman

REACTIENOTA VERKEERSPLAN SOEST-ZUID

Aanleiding

Binnen het regionale samenwerkingsprogramma VERDER doet de gemeente Soest onderzoek naar het verbeteren van het openbaar vervoer en de doorstroming ter hoogte van NS Station Soest-Zuid. Op basis van een verkennend onderzoek is eerder besloten om de alternatieven optimaliseren en een autotunnel in het stationsgebied verder uit te werken. Eind 2014 is daarnaast gestart met het onderzoek naar het kruispunt Soesterbergsestraat en omgeving, omdat ook maatregelen op dit kruispunt essentieel zijn voor het structureel verbeteren van de doorstroming op de route van de N221 door Soest-Zuid. Beide onderzoeken zijn inmiddels afgerond.

Doelstelling

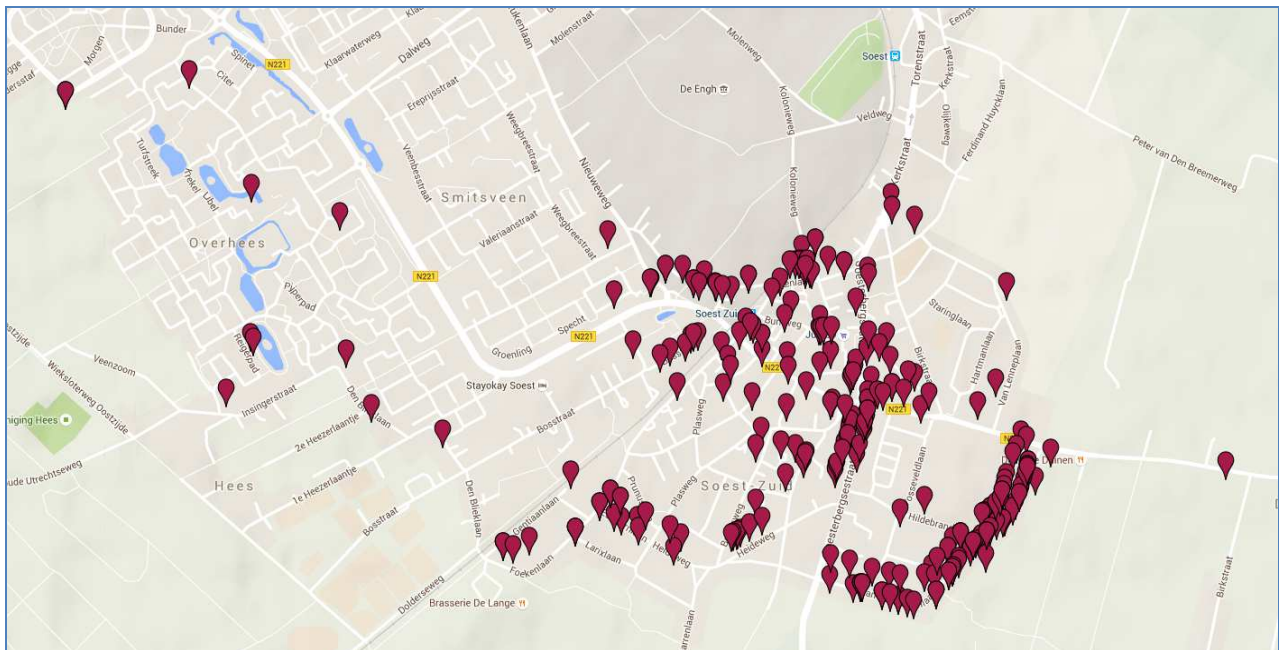
De afgelopen jaren is met de bewoners in het Stationsgebied Soest-Zuid al regelmatig contact geweest over de ontwikkelingen. Met enige regelmaat is een nieuwsbrief verspreid en er is een klankbordgroep gevormd van betrokken bewoners en belangengroepen. De ontwikkelingen rondom het kruispunt Soesterbergsestraat en omgeving en het betrekken van de Bartolottilaan/Van Beuningenlaan en Foekenlaan/Den Bliklaan in een verkeersplan voor Soest-Zuid zijn relatief nieuw. Bewoners hebben eind mei voor het eerst over de plannen gehoord en voelen zich daar deels door overvallen en niet bij betrokken. De participatie is hier beperkt, omdat uit het onderzoek blijkt dat – in tegenstelling tot het stationsgebied – er maar één combinatie van maatregelen is die de doorstroming daadwerkelijk kan verbeteren. Dat wil niet zeggen dat de mening van bewoners er niet toe doet. Absoluut niet zelfs. Inspraak van bewoners is fundamenteel en gaat over democratie en betrokkenheid bij het besluitvormingsproces. Het is ondenkbaar om een besluit te nemen over maatregelen in een woonwijk, zonder de mening van bewoners hierover te kennen en hen te hierover te hebben gehoord. De reactieperiode en deze reactienota die hieruit voortvloeit voorzien hierin en dienen als basis voor het college van burgemeester en wethouders en voor de gemeenteraad om een juiste afweging van belangen te kunnen maken in het komende besluitvormingsproces over het verkeersplan Soest-Zuid.

Het document heeft geen juridische status. Het is in deze fase van het besluitvormingsproces niet mogelijk om formeel bezwaar te maken of een zienswijze in te dienen. Dat kan pas als de benodigde procedures voor het realiseren van de maatregelen worden opgestart, bijvoorbeeld in het kader van een bestemmingsplan dat moet worden aangepast of het nemen van een verkeersbesluit.

Werkwijze

Eind mei is huis aan huis een folder met informatie verspreid. Daarnaast zijn verschillende informatiemiddagen en -avonden georganiseerd om de buurt te informeren over de plannen. Naast algemene informatiebijeenkomsten zijn daarbij ook besloten avonden georganiseerd voor de aanwonenden van de kruispunten Soesterbergsestraat/Vondellaan en Birkstraat/Vondellaan, net als voor de bewoners op de routes Bartolottilaan/Van Beuningenlaan en Foekenlaan/Den Bliklaan. Tijdens de bijeenkomsten waren ook de betrokken onderzoeks- en adviesbureaus aanwezig om vragen over de diverse onderzoeken te beantwoorden. Bewoners hebben ruim gebruik gemaakt van de mogelijkheid om daarna schriftelijk te reageren op de plannen. In de periode tussen 1 juni en 13 juli 2015 zijn in totaal 210 inspraakreacties ingediend. Daarbij zijn ook de reacties van de klankbordgroep Soest-Zuid en belangenorganisaties zoals de reizigersvereniging ROVER en van professionele partners, zoals de Gemeente Amersfoort, Provincie Utrecht, ProRail en NS. Alle reacties zijn opgenomen in het document dat voor u ligt en voorzien van een reactie namens het college van Burgemeester en wethouders.

In totaal zijn 210 reacties ingediend, ondertekend door 285 personen. In onderstaande afbeelding is een geografisch overzicht van de inspraakreacties naar adres opgenomen. Niet alle reacties staan op de kaart. Er zijn ook enkele reacties buiten het onderstaand gebied ingediend.



Afbeelding 1: Geografisch overzicht van de ingediende inspraakreacties

Leeswijzer

Hierna is allereerst een overzicht opgenomen tot welke aanpassingen de inspraak heeft geleid in de plannen. Vervolgens staan op de bladzijden daarna alle inspraakreacties. Het document sluit af met een aantal bijlagen die bij de inspraakreacties zijn ingediend.

De reacties zijn opgenomen en genummerd in (willekeurige) volgorde waarin deze zijn verwerkt. In de linker kolom is telkens de ingekomen reactie integraal overgenomen. Alleen de aanhef en afsluiting zijn daarbij weggelaten. In de rechter kolom staat vervolgens de reactie vanuit het college van burgemeester en wethouders.

Aanpassingen in de plannen

Uit de ingediende reacties blijkt dat er veel bezwaren zijn tegen de plannen, maar er zijn ook positieve reacties, constructieve ideeën en aanvullingen uit de ingediende reacties op te maken. Dit heeft geleid tot een aantal aanpassingen in de plannen zoals deze voorlagen. Hieronder is een overzicht opgenomen:

- In veel reacties wordt de noodzaak voor het treffen van verkeersmaatregelen in twijfel getrokken. Het huidige verkeersbeeld, met een lagere verkeersdruk dan enkele jaren geleden, is voor veel insprekers aanleiding om kanttekeningen te plaatsen bij de prognoses van de groei van het verkeer. Er wordt met name gevraagd om nieuw onderzoek vanwege oude verkeerstellingen die zijn gebruikt. De prognoses over de hoeveelheid verkeer zijn echter hoofdzakelijk gebaseerd op ruimtelijk- economische ontwikkelingen in Soesterberg en Amersfoort en de groei van inwoners en arbeidsplaatsen in onze regio. Ondanks vertraging in deze ontwikkeling vanwege de financiële en economische crisis is de ruimtelijk-economische ambitie van onze regio niet gewijzigd. Omdat de procedures mogelijk nog enkele jaren in beslag gaan nemen, is het college van mening dat het goed is om het pakket aan maatregelen te toetsen op basis van het binnenkort op te leveren nieuwe regionaal verkeersmodel 2030, waarin ook de laatste trends en ontwikkelingen zijn meegenomen zoals de flexibilisering van de arbeidsmarkt, om daarmee de zorgen die hierover leven in de samenleving weg te kunnen nemen.
- Verkeersveiligheid is een belangrijk uitgangspunt bij alle maatregelen die worden getroffen. Op basis van de inspraak kan worden geconstateerd dat in de plannen meer aandacht nodig is voor verkeerseffecten in omliggende straten. In een aantal inspraakreacties worden zorgen geuit over meer verkeer door straten die niet in het onderzoek zijn betrokken. Het is redelijk om ook in deze straten meer aandacht te besteden aan verkeersveiligheid en daar ook budget voor te reserveren. Het gaat dan over;
 - o een deel van de Bosstraat, in verband met de uitbreiding van het P+R terrein,

- o het zandpad tussen de Parklaan en de Kolonieweg en de Buntweg en de Schoutenkampweg in verband met het afsluiten van de Eikenlaan voor gemotoriseerd verkeer,
 - o de Hildebrandlaan in verband met eenrichtingsverkeer op de P.C. Hooftlaan,
 - o de Gentiaanlaan in verband met verkeersmaatregelen op de Foekenlaan en
 - o maatregelen buiten het afgesloten deel op het vervolg van de Den Bliklaan.
- Het college neemt deze aanbevelingen vanuit de inspraak over en stelt voor hiervoor extra budget te reserveren.
- Hoewel in een aantal inspraakreacties wordt gepleit voor de aanleg van een autotunnel of het verplaatsen van het busstation vanwege het busverkeer door de Eikenlaan, geeft een meerderheid van de insprekers aan het voorstel voor maatregelen op maaiveld in het stationsgebied te ondersteunen. Dit geldt ook voor de klankbordgroep. Het college is daar blij mee, maar begrijpt tegelijkertijd de zorgen die met name in de Eikenlaan leven over het busverkeer. Met het uitgangspunt dat maatregelen op maaiveld getroffen worden en het busstation aan de Eikenlaan blijft, is het college bereid om samen met de provincie en de nieuwe busvervoerder te bekijken of alternatieve busroutes voor (een deel van) de bussen door de Eikenlaan mogelijk zijn, waarbij er ook het winkelcentrum Soest-Zuid een bus blijft.
 - In een aantal reacties wordt de noodzaak van het uitbreiden van stationsvoorzieningen in twijfel getrokken. Het gaat dan met name om de uitbreiding van het busstation ten koste van parkeerplaatsen aan de Eikenlaan en de uitbreiding van het P+R terrein in Park Klein Engendaal. Al eerder was toegezegd de uitbreiding van het busstation opnieuw te bekijken aan de hand van de aanbesteding van het openbaar vervoer door de Provincie Utrecht die later dit jaar bekend zal worden. Het college is ook bereid om met NS nogmaals naar de meest actuele prognoses van het aantal benodigde parkeerplaatsen kijken.
 - In verschillende inspraakreacties worden ontwerpsuggesties gedaan, die het college graag in de volgende fase verder onderzoekt als de voorkeursvariant in meer detail wordt uitgewerkt. Voorbeelden zijn een andere fietsroute naar basisschool de Werveling via het terrein van het tankstation, het verplaatsen van de extra rijstrook op de zuidelijke tak van de Soesterbergsestraat van de oostzijde naar de westzijde, het zoeken naar alternatieve parkeermogelijkheden op het eigen terrein van de bakkerij aan de Birkstraat, het beperken van de parkeermogelijkheden op het eerste deel van de Schoutenkampweg en de locatie van de oversteekplaats bij het station.
 - In een groot aantal reacties wordt aangegeven dat het college met de plannen een nieuwe hoofdwegenstructuur met doorgaand verkeer door woonwijken wil creëren ten koste van de rust en verkeersveiligheid in deze wijken. Het gaat dan om het openstellen van de Bartolottilaan en het opheffen van de spitsafsluiting in de Foekenlaan. Het college deelt deze mening niet en constateert dat op basis van de verkeersonderzoeken en met het totaalpakket aan maatregelen dat wordt getroffen de hoeveelheid verkeer in deze straten passend blijft bij het karakter van een woonwijk. Bovendien wordt in het plan juist fors geïnvesteerd in de verkeersveiligheid in deze wijken. Het college is wel bereid om de suggestie uit de inspraak over te nemen om het afslagverbod en de spitsafsluiting in stand te houden voor vrachtverkeer.

Reactie:	Antwoord:
1 - J.H. Braber, Oude Utrechtseweg 12	
Op woensdag 27 mei woonden wij uw bijeenkomst bij, waarbij het een en ander werd toegelicht op de op handen zijne veranderingen bij onder meer het kruispunt Soesterbergsestraat/Ossendamweg/Vondellaan. Als reactie daarop laten wij u weten dat het ons zeer aan het hart gaat dat er 29 bomen moeten verdwijnen. Het zou wellicht mogelijk zijn een paar grote bomen te verplanten, wellicht naar het aan te leggen parkeerterrein achter het pompstation.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Het gaat ons ook aan het hart dat er 29 bomen moeten verdwijnen om de doorstroming te verbeteren. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten. In het vervoltraject gaan we kijken welke bomen we precies kunnen verplanten en waar deze terug kunnen komen. Het parkeerterrein bij het tankstation is daarvoor zeker een optie als we tot overeenstemming kunnen komen met de eigenaar.
Graag willen wij op de hoogte blijven van de inrichting van dit terrein. Wij wensen u veel inzicht en wijsheid bij de te nemen maatregelen.	De omwonenden van het kruispunt Soesterbergsestraat willen wij graag betrekken bij de verdere uitwerking van de plannen. Wij zouden het erg waarderen als u ook mee wilt denken over de verdere inrichting van het terrein.
2 - J. en R. Groot, Bartolottilaan 21A	
Wij beperken ons in deze reactie op het plan tot Birkstraat/Bartolottilaan en Vondellaan/ P.C.Hooftlaan. Wij kunnen ons best verenigen met het idee dat een doorsnee eigenbelang ondergeschikt kan zijn aan een groter algemeen belang. Dat grotere belang moet dan wel aangetoond zijn en daar wringt de schoen bij de uitgangspunten in de voorgestelde wijzigingen. Ongeveer tien jaar geleden werd geconstateerd dat het sluipverkeer door de Bartolottilaan onacceptabele vorm aannam en tot steeds grotere overlast van de bewoners leidde. De oplossing voor dit groeiende probleem werd gevonden in de afsluiting van de Bartolottilaan voor verkeer uit Amersfoort. Een verstandige en goede oplossing tot ieders tevredenheid. Deze in het nieuwe plan opgeheven afsluiting met een invoegstrook zou opnieuw een grote belasting geven en de voorziene aanleg van drempels zou de laan wel onaangener maken voor iedereen, maar zeker de "insluiers" niet tegenhouden. INTEGENDEEL!! Dus waarom terug komen op het eerdere goed onderbouwde besluit.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Het huidige inrijdverbod naar de Bartolottilaan is destijds ingesteld omdat er geen mogelijkheden waren een oplossing te realiseren voor het hele gebied. Het verkeer kiest voor een alternatieve route via de Bartolottilaan en Van Beuningenlaan door de verminderde doorstroming op het kruispunt Vondellaan / Soesterbergsestraat. Hiervoor was geen mogelijkheid om deze doorstroming te verbeteren. Deze mogelijkheid is er nu wel. Het nu voorliggende plan biedt een oplossing voor zowel de doorstroming op het hoofdwegennet als de ontsluiting van het onderliggende gebied, maar alleen als we alle voorgestelde maatregelen doorvoeren. Voor de ontsluiting van het woongebied tussen de Vondellaan/Soesterbergsestraat en de Bartolottilaan/Van Beuningenlaan is het noodzakelijk om de mogelijkheden voor in- en uitrijden te verruimen. Het opheffen van het inrijdverbod naar de Bartolottilaan maakt dit mogelijk. Op basis van onze onderzoeken constateren wij bovendien dat dit bij uitvoering van alle maatregelen niet leidt tot een toename van het verkeer op de Bartolottilaan en Van Beuningenlaan. Wij zijn daarom van mening dat het nu voorliggende maatregelenpakket een integrale en goed onderbouwde oplossing biedt voor zowel de doorstroming op het hoofdwegennet in Soest Zuid, als de ontsluiting van de onderliggende wijken.
Bovendien is het voorziene "een-richtingsverkeer" in de P.C. Hooftlaan wat juist een van de belangrijke redenen zou zijn voor de openstelling van de Bartolottilaan) o.i. een volstrekt overbodige maatregel. Het eventuele probleem van het links afslaande verkeer in de Vondellaan op die plaats zou zich hoofdzakelijk in het spitsuur, laten we stellen tussen 07.00 en 09.00 uur voor doen. Bij gebrek aan tijd hebben we niet nauwkeurig kunnen opmeten hoeveel auto's er dan wel op die tijd op de Vondellaan links af slaan, maar onze voorlopige waarneming op twee dagen geeft wel aan dat het er duidelijk niet veel zijn. Bovendien kunnen die auto's in voorkomende gevallen al heel snel links af slaan zonder dat het doorgaande verkeer er echte hinder van ondervindt.	Wij kunnen ons uw opmerking op basis van huidige waarnemingen voorstellen. Uit onze onderzoeken blijkt dat de verwachte verkeerstoename tot 2020 in toenemende mate leidt tot doorspromingsproblemen op ondermeer de Vondellaan en dus ook op de aansluiting met de P.C. Hooftlaan. De noodzaak om hiervoor binnen het totale maatregelenpakket ook een oplossing te bieden is dus wel degelijk aanwezig.
Overigens zou overwogen kunnen worden om twee of drie parkeerplaatsen rechts op de Vondellaan op te offeren zodat het doorgaande verkeer door kan rijden.	Het opheffen van twee of drie parkeerplaatsen biedt onvoldoende ruimte om een afslagvak te maken. Het opheffen van de volledige parkeerstrook langs de Vondellaan is een alternatief dat wij hebben overwogen. De parkeerdruk is hier echter hoog en de meeste woningen aan de Vondellaan hebben geen parkeergelegenheid op eigen terrein.
Kortom, de voorgestelde (in onze ogen onzalige) wijzigingen geven aan de ene kant doorlopende overlast terwijl de winst qua doorstroming op het spitsuur daarmee in verhouding zeer gering is. Alle mooie theoretische "modellen" ten spijt. De vraag blijft dus dat er exacte tellingen moeten plaatsvinden (met inbegrip van indicatie of het wel dan niet gaat over bestemmingsverkeer) alvorens tot welk besluit dan ook te komen.	U vraagt om exacte tellingen alvorens er een besluit genomen wordt. Het verkeersmodel dat wij hanteren is gebaseerd op exacte tellingen in verschillende periodes. De prognoses die we met behulp van het verkeersmodel opstellen zijn het beste middel dat we ter beschikking hebben om naar de toekomst te kijken. Deze prognoses zijn hoofdzakelijk gebaseerd op de ruimtelijk economische ontwikkelingen die bijvoorbeeld in Soesterberg, maar ook in Amersfoort, nog op stapel staan.

Reactie:	Antwoord:
Wij vertrouwen dat de besluitvorming zal plaatsvinden met in acht name van het belang van de permanente bewoners van Soest in verhouding tot "doorgangers" van elders.	Natuurlijk verliezen wij de belangen van onze inwoners nooit uit het oog bij het nemen van een besluit.
3 - M. Jansen, Kolonieweg 2F	
Bij iedere berichtgeving over de verbetering verkeersdoorstroming Soest-Zuid mis ik steeds de mogelijke sluiptroutes die nu er al zijn. Een mooi voorbeeld is het zandpad (langs het spoor) tussen de Parklaan en de Kolonieweg. Bij verstopping wordt deze regelmatig gebruikt om "even snel" tussendoor te rijden. Vreemd genoeg staat aan beide zijde van dit zandpad een bord "Dood lopend". Vroeger was dit inderdaad het geval doordat er bij de stations zijde een hek stond waardoor alleen fietsers doorgang hadden. Maar dat is al jaren niet meer. Ongeacht welke mooi alternatief voor het station wordt gekozen wordt de Eikenlaan afgesloten. Dit zal het gebruik van dit mooie "doodlopende" zandpad door kenners alleen maar verhogen. Dus advies : neem deze ook mee in uw overweging van alternatieven en wat te doen met de rand routes.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. De relatie tussen dit zandpad en de afsluiting van de Eikenlaan voor gemotoriseerd verkeer kenden wij niet. Wij gaan de mogelijkheden bekijken om van dit zandpad een fietspad te maken en dit af te sluiten ter hoogte van de Parklaan. In de verdere uitwerking van de plannen nemen wij deze suggestie mee.
4 - P. Kiel, Seminariehof 12	
Variant 2a/2b heeft onze voorkeur.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw voorkeur.
Voorts vragen wij dringend uw aandacht voor de parkeerproblematiek rond de omgeving station/busstation. Waar wij veel gebruik maken van de Buntweg, inkomend vanaf de huidige stationssituatie, stuiten wij steeds op verkeerd geparkeerde auto's bij de ingang Buntweg vanaf de Eikenlaan t.o. het station/busstation. Auto's, soms bussen, staan (verkeerd) geparkeerd tot op de hoek van de Buntweg/Eikenlaan. Tegemoetkomende fietsers zijn hun leven niet zeker omdat de automobilist naar de linkerkant van de Buntweg wordt gedwongen en de reactietijd minimaal is. Levensgevaarlijk. Is vaak gemeld aan de politie/wijkagent, maar heeft (nog) niets geholpen.	Extra parkeerplaatsen bij het station zijn nodig. Afhankelijk van de variant die de gemeenteraad kiest worden deze uitgebreid aan de Bosstraat of aan de Eikenlaan. Onze opsporingsambtenaren kunnen bekeuren op verkeerd geparkeerde auto's. De komende periode nemen zij dit mee in hun ronde door de wijk.
Verder vragen wij U de mogelijkheid te onderzoeken een parkeerverbod in te stellen op de Schoutenkampweg kruising, komende vanaf Medisch centrum de Bundeling aan de rechterzijde van de weg bij de afslag Ossendamweg naar rechts, richting spoorbomen. Ook hier wordt de automobilist komend vanaf de Schoutenkampweg naar de linkerkant van de weg gedwongen, door verkeerd geparkeerd staande auto's aan de rechterkant (te dicht op de hoek). Inkomend links afslaand verkeer vanaf de Ossendamweg kan geen kant uit en ook de uitgaande auto vanaf de Schoutenkampweg wordt geconfronteerd met een onmogelijke situatie.	In het verleden hebben wij aan de andere kant van de Schoutenkampweg een parkeerverbod ingesteld. Wij begrijpen uit uw reactie dat het parkeerprobleem zich nu naar de overzijde heeft verplaatst. Wij zijn bereid om hier ook een parkeerverbod in te stellen. Dit nemen wij mee bij de verdere uitwerking van de plannen. Omwonenden kunnen er dan nog bezwaar tegen aantekenen.
Tenslotte graag uw aandacht voor de verkeerd geparkeerde auto's bij de ingang naar de Seminariehof. Aan beide kanten precies tot op de hoek geparkeerd (bezoekers aan de Bundeling?), waardoor uitrijden vanuit de Seminariehof iedere keer een hachelijke en gevaarlijke onderneming is!	Ook bij de Seminariehof is het niet toegestaan om te parkeren (bij een kruispunt op een afstand van minder dan vijf meter daarvan). Ook op deze locatie zullen onze opsporingsambtenaren de komende tijd controleren op fout geparkeerde auto's.
5 - E. Gordijn de Leeuw, Kastanjelaan 11A	
Ik ben bewoner van de Kastanjelaan dicht bij het station soest zuid. Dat er nodig iets moet gebeuren aan het stationsgebied en aan de doorstroming onderschrijf ik van harte. Ik kreeg de zoveelste folder in de bus met weer wat nieuwe variaties in maatregelen.	Wij willen u bedanken voor uw reactie.
Mijn voorkeur gaat uit naar de beste oplossing, en dat is een tunnel. In cijfers de meeste doorstroming, maar ook het duurt. Daar staat wel tegenover dat er veel geld beschikbaar is gesteld door...(VERDER??) Beste Burgemeester en wethouders. Als u uw gemeente serieus neemt en de drukte wilt reguleren, kies dan ook voor de meest vergaande oplossing. Soest is een actieve, groeiende en ondernemende gemeente, en die verdient een betere infrastructuur dan wat halve maatregelen met rijrichtingen. Bovendien denk ik dat het ook de veiligheid rond het station ten goede zou komen. Er ontstaan erg vaak gevaarlijke situaties met afslaand verkeer net over de overgang, ook met bussen. De ruimte is eigenlijk te krap om de bussen fatsoenlijk te laten afslaan, ze passen niet eens op de voorsorteerstrook.	Uw voorkeur voor een tunnel kunnen wij op basis van uw argumenten goed begrijpen. De kosten van een dergelijke tunnel zijn echter ruim € 2 miljoen hoger dan het bedrag dat wij beschikbaar hebben. Mede gezien die hoge kosten van een tunnel hebben wij een voorkeur voor het treffen van maatregelen op maaiveld. De gemeenteneemt neemt hierover echter dit najaar een definitief besluit.

Reactie:	Antwoord:
Verder vraag ik me af waarom er ter hoogte van de Pimpelmees, waar de drukte nu erg meevalt, een rotonde zou moeten komen. Veel rotondes in Soest zorgen voor extra verkeersongelukken met fietsers. Vooral als het de bedoeling is dat er met name fietsers gaan oversteken naar de ander kant van de weg richting(en vanaf) Station.	In de plannen stellen wij een rotonde voor bij Pimpelmees, zodat bussen hier kunnen keren en zodat fietsers met voorrang over kunnen steken. Hoewel op de rotondes op de Koningsweg relatief veel ongelukken zijn gebeurd blijft de kans op ernstige ongevallen groter op een kruispunt zonder rotonde. Mede doordat het gemotoriseerd verkeer ter hoogte van Pimpelmees soms een hoge snelheid heeft. Een rotonde draagt daarom bij aan meer verkeersveiligheid.
6 - D. van Rouwendaal, Parklaan 42	
Vandaag is de brief binnen gekomen met de evt veranderingen van het station Soest-Zuid. Wij zijn erg blij dat we zo goed geïnformeerd worden over de ontwikkelingen en de ideeën die jullie maken over omgeving Soest-zuid.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen er kennis van dat u tevreden bent over de communicatie over dit project. Wij doen ons best om u zo goed mogelijk te informeren over de plannen.
Graag willen wij onze mening delen over de voorlopige voorkeur die jullie hebben uitgesproken. Wij denken echter dat variant 3A/B/C de variant is waar meerder partijen profijt van kunnen hebben. Schoolgaande kinderen kunnen bij deze variant veiliger naar school fietsen, dit omdat er minder verkeer is waar ze rekening mee hoeven te houden. Ook het verkeer zoals brandweer, politie en ambulance zijn sneller op hun bestemming, vaak horen wij de treinbellen en een sirene gaan. Op dat moment moeten ze wachten op de trein en dat zijn kostbaren minuten die verloren gaan. Ons voordeel is dat wij minder verkeer horen langs komen, en natuurlijk hopen we op minder sluipverkeer in onze straat.	Uw voorkeur voor een tunnel kunnen wij op basis van uw argumenten goed begrijpen. De kosten van een dergelijke tunnel zijn echter ruim € 2 miljoen hoger dan het bedrag dat wij beschikbaar hebben. Mede gezien die hoge kosten van een tunnel hebben wij een voorkeur voor het treffen van maatregelen op maaiveld. De gemeenteneemt neemt hierover echter dit najaar een definitief besluit.
7 - J. van den Hoek, Birkstraat 104	
Wij wonen op Birkstraat 104, tegen over Pronto en zien daar met grote regelmaat auto's vanaf Amersfoort de Bartolottilaan inrijden, wat niet zelden met gestuntel gepaard gaat. Derhalve zijn wij voorstander van het ontsluiten van Foekenlaan, Van Beuningenlaan en Bartolottilaan. Door het verkeer zo veel mogelijk te spreiden worden de files korter.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw positieve reactie om de inrijmogelijkheden op de Foekenlaan, Van Beuningenlaan en Bartolottilaan te verruimen.
Verder gaan wij voor variant 2C, met aangepaste verkeerslichten toegespitst op groene golf en de nodige wegeaanpassing voor doorgaand- en afslaand verkeer.	Het aanpassen van de verkeerslichten maakt deel uit van alle plannen, zowel voor het stationsgebied als voor de Birkstraat en Soesterbergsestraat. Wij hebben verder kennis genomen van uw voorkeur voor het treffen van maatregelen op maaiveld in het stationsgebied.
8 - W.G. Bavinck / R.C. Bavinck-Willeumier, Den Bliklaan 31	
Bij deze onze reacties op het door u gepresenteerde verkeersplan. Onze complimenten dat er een plan is waar alle verkeersproblemen in Soest Zuid in samenhang behandeld worden. Wij zijn zeer verheugd dat de spitsafsluiting van de Den Bliklaan opgeheven wordt. We vonden het altijd al onzin omdat de overlast in de spits veel minder is dan bij al het weekendverkeer. Laat de overweg maar weer 24/7 opengesteld zijn.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw positieve reactie om de spitsafsluiting op de Foekenlaan op te heffen.
Bij de situatie rond het station adviseren wij optie 2B. Veel oponthoud komt door het overstekend verkeer van de bussen en de fietsers/voetgangers. De mogelijkheid om dicht bij het perron aan de zuidkant de fiets te kunnen stallen is aantrekkelijk en de verkeersveiligheid lijkt beter door minder overstekend verkeer. Vraag van ons is nog wel hoeveel parkeerplaatsen voor auto's bij de Bosstraat blijven. Door de week staat het hier altijd vol.	Wij hebben kennis genomen van uw voorkeur voor variant 2B. In de huidige plannen wordt het P+R terrein aan de Bosstraat uitgebreid tot 75 parkeerplaatsen.
Ten slotte vragen we ons af indien voor 2C gekozen wordt of dan toch het busstation ingepast kan worden cf oplossing 2B. In alle overige voorstellen kunnen we ons vinden.	Het verplaatsen van het busstation is niet opgenomen in variant 2C. Het betekent echter dat busreizigers aan de kant van het park uitstappen en vervolgens de Ossendamweg over moeten steken zonder verkeerslichten of OV-Passage. Het is daarmee de vraag of deze variant bijdraagt aan voldoende verbetering van de doorstroming.
9 - C.D. Smolders / H.C.M.M. Mol, Nieuweweg 103	

Reactie:	Antwoord:
Hierbij een reactie op de plannen voor de verbetering verkeersdoorstroming Soest-Zuid. Wij, bewoners Nieuweweg 103, zijn in februari 2013 in Soest komen wonen. Sinds twee jaar kijken wij recht op het 'probleemgebied' en maken dagelijks als twee forensen gebruik van de wegen in Soest-Zuid en het NS-station. Graag delen we een aantal observaties met u. Allereerst valt ons een aantal zaken op in de huidige verkeerssituatie. Omdat we dagelijks gebruik maken van de wegen en het station tijdens de spits denk ik dat we een goed beeld hebben van de praktische situatie ter plekke. Verkeer slaat direct na het spoor op de Ossendamweg (richting tankstation) tóch linksaf richting Eikenlaan/busstation. En niet een of twee voertuigen per spits, maar vele auto's slaan op dat punt af. Dit zorgt voor opstoppen. Doorgaand verkeer moet wachten op mensen die hier een verkeersovertreiding (eenrichtingsverkeer negeren) begaan. Wellicht is dit op te lossen met betere handhaving, bussluis of een bewegend object dat alleen ontsluit voor lijnbussen.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Ook wij constateren dat auto's illegaal linksaf slaan de Eikenlaan in. In alle varianten voor het stationsgebied wordt dit onmogelijk door een afsluiting van de Eikenlaan.
Fietsers en voetgangers negeren verkeerslichten en steken over richting treinstation tijdens de spits. Automobilisten moeten op de rem om deze mensen niet aan te rijden. Verplaatsen verkeerslichten zal geen zin hebben. Mensen willen immers vlakbij het station oversteken of oversteken bij de fietsenstallingen. Mensen willen hun fiets ook zo dicht mogelijk bij het perron stallen.	Ook wij zien dat mensen hun fiets het liefst zo dicht mogelijk bij het perron stallen. In alle plannen wordt de capaciteit van de fietsenstallingen aan de Eikenlaan dan ook uitgebreid. De fietsenstallingen aan de overzijde bij het park gaan weg (behalve bij een OV Passage).
In alle plannen wordt gesteld dat het verkeer in Soest-Zuid structureel vast komt te staan. En dat sinds de economische crisis de problemen met de doorstroming zijn verminderd. Zou dit danken zijn aan de crisis of is er iets anders aan de hand? Uit heel veel onderzoeken blijkt dat autobezit de komende jaren lijkt af te nemen. Zie internetlinks. http://www.theoptimist.nl/de_toekomst_van_vervoer_geen_bezit_maar_gebruik/ http://auto-en-vervoer.infonu.nl/auto/127512-het-gebruik-van-autos-nu-en-in-de-toekomst.html De gemeente Soest worstelt al meer dan twintig (!) jaar met het vraagstuk ondertunneling. Inderdaad twintig jaar geleden nam autobezit en het gebruik van de auto explosief toe, maar zijn we inmiddels niet al over piek van verkeerstoename heen?	Wij zijn ervan overtuigd dat de afname van het verkeer in de afgelopen jaren wordt veroorzaakt door de economische crisis. De hoeveelheid verkeer op de weg hangt in sterke mate samen met de economische ontwikkeling. Dit zien we ook landelijk. De filezwaarte is behoorlijk afgenomen, maar sinds april 2014 constateert de ANWB een toename van de filelengte. In de geciteerde artikelen wordt gesproken over het afnemende autobezit onder jongeren, overigens vooral in de grote steden. Het klopt dat jongeren steeds minder vaak een auto bezitten. Onder ouderen groeit daarentegen het autobezit. Per saldo neemt daarmee het autobezit nog altijd toe. De parameters over autobezit in ons verkeersmodel zijn daarbij rechtstreeks afgeleid van de verkeersmodellen die Rijkswaterstaat gebruikt (NRM) en baseert op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving.
Financiën. Alle plannen lijken weer uit de kast te zijn gekomen nadat bekend is geworden dat er 12 miljoen beschikbaar is gekomen in het programma VERDER. Is het wijs op basis hiervan een beslissing te nemen? Heeft de gemeente Soest voldoende reserves om eventuele tegenvallers op te vangen? Sla de kranten er maar eens op na. Grootchalige projecten kampen bijna altijd met (financiële) tegenvallers. Google voor de grap maar eens 'tunnel valt duurder uit' of 'overschrijding budget tunnel'.	Het is niet juist dat de plannen zijn bedacht nadat er geld beschikbaar is gekomen. De problemen met de doorstroming hebben er al in 2008 toe geleid dat in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan is aangegeven dat een herinrichting van het stationsgebied gewenst is, waarbij in ieder geval de mogelijkheid van een ongelijkvloerse kruising van de Ossendamweg met het spoor zou worden uitgewerkt. Wij stellen juist aan de gemeenteraad voor om niet het volledige budget vanuit VERDER in te zetten, maar maatregelen op maaiveld te treffen.
De klankbordgroep heeft vorig jaar nog een bijeenkomst gehouden. Bij een aantal varianten zou het busstation worden verplaatst van de Eikenlaan naar elders. In de informatiefolder van de gemeente lijkt het dat het busstation bij alle varianten op de Eikenlaan blijft. Is dit juist? Hoe komt de klankbordgroep aan haar informatie?	In de varianten 2C en 3C wordt het busstation verplaatst. Wij hebben u hierover eerder geïnformeerd in de nieuwsbrieven specifiek over het stationsgebied. U kunt alle varianten met een uitgebreide beschrijving ook terugvinden op onze website www.soest.nl/soestzuid.

Reactie:	Antwoord:
Als omwonenden bezwaar willen maken tegen besluiten die worden genomen over de plannen hoe worden zij daarover geïnformeerd?	Bezwaar maken is nog niet mogelijk. U kunt bezwaar maken tegen een eventuele aanpassing van het bestemmingsplan of een verkeersbesluit van de gemeente. Deze worden gepubliceerd op www.overheid.nl . U kunt zich op deze website aanmelden om berichten over uw buurt via e-mail te ontvangen. Zo weet u zeker dat u geen belangrijke berichten mist. Daarnaast blijven wij ons binnen dit project inspannen op communicatie, onder andere via een nieuwsbrief naar omwonenden en via berichten in de Soester Courant. Ook in deze berichtgeving kondigen wij bezwaarprocedures aan.
10 - R.F.M. van Gorcom, Schoutenkampweg 48D	
Omdat ik helaas niet kan komen op 10 juni hierbij mijn reactie. Ik kan goed leven met de voorgestelde plannen. Ik heb wel twee opmerkingen.	Wij willen u bedanken voor uw positieve reactie.
Ten eerste: ik vind het jammer dat niet wordt gekeken naar de ontsluiting van de wijk via de Schoutenkampweg op de Ossendam. Met het verbeteren van de doorstroming zal het nog moeilijker worden om in de spits de wijk uit te komen. Nu kun je als het vast staat er regelmatig makkelijk invoegen, maar als het beter gaat rijden zal dat nog veel moeilijker worden. Extra gekoppeld stoplicht?	De ontsluiting van de wijk heeft in ons onderzoek zeker aandacht gekregen. Ook in de klankbordgroep is gevraagd om de wachttijd vanuit de zijwegen, waaronder de Schoutenkampweg, in beeld te brengen. Uit het onderzoek blijkt dat zonder verkeersmaatregelen het verkeer op de Ossendamweg vast komt te staan. Het duurt dan nog langer om de wijk uit te komen dan met de voorgestelde maatregel. Verkeerslichten bij de Schoutenkampweg zorgen voor een mindere doorstroming op de Ossendamweg en hebben wij daarom niet onderzocht.
De oplossing van eenrichtingsverkeer in de P.C. Hooftlaan zou mijns inziens aangevuld moeten worden met eenrichtingsverkeer (voor auto's en motoren) in het eerste stuk (vanaf de Soesterbergsestraat) van de Hildebrandlaan. Ik heb daar 17 jaar gewoond en als dat stuk nog drukker wordt wordt de kans op een ongeluk met fietsende kinderen nog groter. Zeker rond de tijden dat de Ludgerusschool start en uitgaat.	Op basis van onderzoeken wordt inderdaad een toename van het verkeer verwacht op de Hildebrandlaan, doordat verkeer niet langer via de P.C. Hooftlaan de wijk in kan. De extra hoeveelheid verkeer blijft beperkt, maar wij kunnen ons wel voorstellen dat wij ook op de Hildebrandlaan aanvullende maatregelen treffen om de veiligheid in de schoolomgeving te verbeteren.
11 - M. Streefland, Dr. s'Jacobstraat 22	
Ik heb met verwondering kennisgenomen van uw voorgenomen besluit ten aanzien van het verkeersplan Soest Zuid. Na jarenlange grootse plannen voor een tunnel en andere ingrijpende maatregelen kiest u nu voor de minst ingrijpende variant en is er ineens de koppeling met het kruispunt Soesterbergsestraat, daar waar m.i. het grootste probleem ligt qua verkeersdoorstroming. U heeft mij hiermee in positieve zin verrast.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen er kennis van dat u tevreden bent met het voorstel dat er nu ligt. De noodzaak voor de koppeling met het kruispunt Soesterbergsestraat was altijd al helder. We konden echter pas starten met het kruispunt Soesterbergsestraat nadat we duidelijkheid hadden over welke maatregelen Amersfoort op de westangent (de weg langs het dierenpark) gaat nemen.

Reactie:	Antwoord:
Waar ik minder blij mee ben is het plan om de rijrichting in mijn straat, de Dr. s'Jacobstraat om te draaien. Onze straat zou daarmee een van de belangrijkste invalwegen voor de wijk worden en het startpunt voor sluipverkeer richting Soesterberg. Ik maak hier ernstig bezwaar tegen. Ten eerste is de Dr. s'Jacobstraat niet geschikt als invalsweg. Het is een gezellige, groene straat met een grote sociale cohesie. Een echt buurtje. Onze kinderen kunnen relatief veilig spelen in de straat doordat er vrijwel uitsluitend bestemmingsverkeer komt. Als onze straat nu invalsweg gaat worden is dat een ernstige inbreuk op het woongenot van alle bewoners. Ik zou er derhalve eigenlijk voor pleiten om van de Dr. s'Jacobstraat een woonerf te maken, om de sociale cohesie, die wij in onze participatiemaatschappij zo node missen, extra te stimuleren. Ten tweede is een veilige oversteek van de Schoutenkamp weg in strijd met het algehele karakter van variant 2C, namelijk het opheffen van zoveel mogelijk obstakels op de Ossendamweg. Bovendien zal elk voordeel dat de Schoutenkampweg hiervan zal krijgen ten koste gaan van onze straat. We worden met andermans probleem opgezadeld. Ten derde heb ik bewust voor deze straat gekozen vanwege het autoluwe karakter. Zo zullen er meer jonge gezinnen in deze staat wonen. Het draagt bij aan de waarde van de woningen in onze straat. Als dit karakter verloren gaat, zal ik derhalvernstige materiele schade lijden voor wat betreft de waarde van mijn huis. Ten vierde is de Dr s'Jacobstraat enige jaren geleden opgeknapt en is hierbij de rijrichting juist omgedraaid omdat de straat niet geschikt was als invalsweg. Het huidige plan druist hier regelrecht tegenin. Dit is op zijn minst inconsequent beleid en een symptoom van onbehoorlijk bestuur. U kunt onze straat niet als speelbal gebruiken omdat een andere straat een probleem heeft. Dit is een reëel probleem, maar het middel is in dit geval erger dan de kwaal. Tenslotte wil ik u erop wijzen dat wij reeds een petitie onder alle bewoners van onze straat hebben gehouden waarin wij ons unaniem uitspreken tegen de omkering van de rijrichting. Deze petitie is in het bezig van mijn straatgenoot Dhr Leo van Bedegem en mogelijk zelfs al overhandigd aan uw verkeerskundig medewerker in de klankbordbroep waar dhr Van Bendegem deel van uitmaakt. Wij zijn allen mordicus tegen en zullen elk besluit dat tot omrichting van de rijrichting leidt te vuur en te zwaard bestrijden. Ik hoop daarom dat u vasthoudt aan de zinnige lijn van besluitvorming waar ik aan het begin van mijn mail naar verwijs en het heilloze plan van omkering van de rijrichting in de Dr. s'Jacobstraat en faveure van de oversteekbaarheid voor de Schoutenkampweg zult laten varen.	Ook wij realiseren ons dat het omdraaien van de Dr. s'Jacobstraat extra verkeersdruk bij u in de straat veroorzaakt. Op verzoek van de klankbordgroep en de gemeenteraad hebben wij gezocht naar mogelijkheden om de oversteekbaarheid van de Ossendamweg bij de Schoutenkampweg te verbeteren. Wij zien het verplaatsen van het afslagvak en het omdraaien van de rijrichting van de Dr. s'Jacobstraat hiervoor als enige mogelijkheid. Zo'n oversteekplaats (zonder zebrapad) hoeft overigens niet ten koste te gaan van de doorstroming op de Ossendamweg zelf. Het is ons bekend dat de bewoners van de Dr. s'Jacobstraat zich hebben uitgesproken tegen deze oplossing. Mede daarom hebben wij dit voorstel ook geschrapt uit de plannen. Het is aan de gemeenteraad om hier een definitief besluit over te nemen.
12 - I.A.M.J. Broeders, Gentiaanlaan 4	
Dank u voor uw schrijven over opheffen spitsafsluiting spoorovergang Foekenlaan. Uw brief is helder, en ik vind het voorstel begrijpelijk in het licht van het totaalpakket aan maatregelen. U stelt verkeersremmende maatregelen voor, en dat is verstandig, gezien de snelheid waarmee in de spits over de Foekenlaan gereden wordt. Reden van dit schrijven is dat dit laatste ook geldt voor de Gentiaanlaan. Dat is een kaarsrechte weg met een haakse bocht, er is echter geen stoep of veilige zone voor voetgangers en fietsers. Verkeersremming op de Foekenlaan alleen zal leiden tot gebruik van de Gentiaanlaan als alternatief, omdat daar dan wel hard gereden kan worden. Dit lijkt me eenvoudig op te lossen door op de Gentiaanlaan enkele drempels te plaatsen die vergelijkbaar zijn met de maatregelen die op de Foekenlaan getroffen worden. Wilt u dit voorstel meenemen in de plannen? Graag uw gedachten.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. In uw schrijven geeft u aan dat u het voorstel voor het opheffen van de spitsafsluiting met maatregelen op de Foekenlaan begrijpt. Daarmee verwacht u wel toename van verkeer via de Gentiaanlaan, waar geen maatregelen zijn getroffen. Wij nemen uw verzoek om maatregelen op de Gentiaanlaan mee in de verdere planvorming. Wij vinden uw suggestie zeer waardevol.
13 - R. Hazewinkel, Foekenlaan 15	

Reactie:	Antwoord:
Met betrekking tot het openstellen van de overweg aan de Foekenlaan heb ik de volgende overwegingen. Door de gemeenteraad is destijds een plan opgesteld en geaccordeerd, nl het hoofdwegenstructuurplan. Doel hiervan was en is, dat er weinig verkeer door woonwijken gaat, want die zijn niet om DOOR te rijden, maar om in te wonen; dit met name met betrekking tot veiligheid, waarnaast er dan ook meer speelmogelijkheden zijn, er rustig gefietst kan worden en er minder herrie is. Er zouden in dit plan 30 km voorzieningen getroffen worden en de beroemde overweg zou dicht blijven (naast andere maatregelen in de buurt zoals de ingang Bartolottilaan etc.). In de Foekenlaan zijn nu net die voorzieningen, als één van de weinige lanen, niet genomen: nog steeds bestaat daar een racebaan met oude steentjes. Nu komt er een nieuw plan: overweg open en een goede 30 km inrichting: vreemd die zou er al zijn zonder weer te moeten boeten met een open overweg en 400-800 auto's per dag door de woonwijk extra!!; het is toch te gek voor woorden dat je sluijverkeer gaat aanmoedigen door een woonwijk met alle gevolgen van dien en tegen de bestaande concepten in.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Het hoofdwegenstructuurplan, dat dateert uit 2003, spreekt zich niet uit over inrichting woonstraten. Wel is er een pakket van maatregelen samengesteld waarbij sprake is geweest van maatregelen bij het openstellen van de spitsafsluiting op de Foekenlaan. Vanwege niet effectueren van de opheffing van de spitsafsluiting zijn deze maatregelen niet getroffen. U schrijft dat op de Foekenlaan als één van de weinige lanen geen maatregelen zijn getroffen. Wij begrijpen dat het voor u zo kan overkomen, omdat er in Soest-Zuid recent twee grote herinrichtingen hebben plaatsgevonden. Toch zijn de meeste wegen in Soest niet aangepast en daarop is het gedeelte van de Foekenlaan geen uitzondering. Alleen bij onderhoudswerkzaamheden aan de weg of de riolering wordt overwogen of er snelheidsremmende maatregelen getroffen kunnen worden. Vervolgens schrijft u dat met het plan sluijverkeer door de woonwijken wordt aangemoedigd. Deze mening delen wij niet. Met vaststelling van het Gemeentelijke Verkeer- en VervoersPlan in 2008 is ook de categorisering van wegen vastgesteld, waarmee ook de functie van wegen is benoemd. Wegen hebben altijd een verkeersfunctie en daarnaast heeft de erftoegangsweg type B, zoals de Foekenlaan, ook een verblijfsfunctie. Om de verkeersveiligheid te bevorderen wordt de weginrichting toegepast die hoort bij de functie van de weg. Zonder een goed onderscheid heeft het verkeer minder de neiging zich te verplaatsen over de hoofdwegenstructuur. Er is daar namelijk geen voordeel te behalen. Ook zal er sprake zijn van meer verkeer door de verblijfsgebieden. Daarom worden in de verblijfsgebieden op de erftoegangswegen smallere wegprofielen en snelheidsremmende maatregelen toegepast, om met de inrichting van de weg duidelijk te maken dat het rijden met een lage snelheid het gewenste gedrag is.
Het geheel zal dan wel weer onvermijdelijk zijn, maar als dit doorgaat zijn er ook nog alternatieven, nl het instellen van diverse wegen met éénrichtingsverkeer. Zo komt er een betere verdeling van het zeer in de buurt en blijft het ook veiliger, want dat was één van de uitgangspunten. Zo kan dus ook de Gentiaanlaan gebruikt worden voor het verkeer naar de overweg toe en de Foekenlaan voor verkeer van de overweg af; er zijn echter met de bestaande wegen veel meer éénrichtings-routes te maken!	De verwachte hoeveelheid verkeer op de Foekenlaan na openstelling (40 tot 100 auto's extra per uur) is voor ons geen aanleiding om maatregelen te treffen dit verkeer te spreiden.
Daarnaast, als er dan mooie drempels komen: die van de Heideweg: die zijn hoog genoeg en beduidend beter voor snelheidsafname dan de drempels van de tweede aannemer in Soest Zuid: die nieuwe drempels zijn vrijwel alle zo te laag of te lang van vorm, dat het verkeer doorgaans amper hoeft af te remmen.	De maatvoering van drempels en kruispuntplateaus is vastgelegd in richtlijnen die, ongeacht de aannemer, worden gehanteerd bij de uitvoering. Op het moment dat de maatregelen in het kader van het openstellen van de Foekenlaan uitgevoerd worden, zullen wij hier zeker aandacht voor hebben.
Hopende dat wijsheid gaat winnen van verdelingen van zaken die doorgaans voortkomen vanuit mensen die nu net niet in het betrokken gebied wonen.	De gemeenteraad neemt uiteindelijk een besluit waarin alle belangen worden afgewogen.
14 - Gemeente Amersfoort, Postbus 4000	
In het kader van VERDER heeft gemeente Soest verkeersmaatregelen voorgenomen in Soest - Zuid. In uw brief van 29 mei heeft u ons hierover geïnformeerd en vraagt u ons om een reactie. Als partner binnen VERDER zijn wij zeer verheugd dat Soest werkt aan een breed pakket aan maatregelen in Soest - Zuid. Hiermee wordt niet alleen de bereikbaarheid binnen Soest maar ook binnen de regio verbeterd. Dat zien we dan ook terug in de samenhang die er is met ons project Westelijke ontsluiting. We gaan er vanuit dat de invloed van deze projecten op elkaar door u worden meegenomen in de bepaling van uw definitieve keuze.	Wij willen u bedanken voor uw positieve reactie op ons voorstel ter verbetering van de doorstroming op ons hoofdwegenet in Soest Zuid. Het huidige voorstel is afgestemd op het maatregelenpakket van uw project Westelijke ontsluiting. Eventuele toekomstige wijzigingen in het maatregelenpakket Soest-Zuid stemmen wij uiteraard met u af en wij gaan er van uit dat hetzelfde geldt voor wijzigingen in het project Westelijke ontsluiting.

Reactie:	Antwoord:
In onze ogen is het belangrijk dat bij de te maken afweging wordt gekeken hoe het beschikbaar gestelde budget zo efficiënt en effectief mogelijk kan worden ingezet om de bereikbaarheid in onze regio te verbeteren. Daarbij opteren wij voor zo robuust mogelijk maatregelen, zodat de bereikbaarheid en de doorstroming van dit gedeelte van de regio ook voor de langere termijn wordt bediend. Inhoudelijk vindt daarop ook een toets plaats binnen het Utrechts Verkeer en Vervoerberaad bij het beschikbaar stellen van het uitvoeringsbudget. We hebben er vertrouwen in dat u daarin een weloverwogen keuze maakt.	In de projecten zoeken wij continu naar het evenwicht tussen robuustheid van de verkeersmaatregelen, efficiëntie bij de inzet van middelen en de leefbaarheid voor onze inwoners.
Wij wensen uw college een goede dialoog met de gemeenteraad, de inwoners van Soest en belanghebbenden toe bij de afweging welke variant voor het stationsgebied wordt gekozen.	
15 - J. Westerveld, Ossendamweg 21	
Na aanleiding van de toegestuurde informatie inzake jullie verbeteringsplannen over de doorstroming in Soest Zuid wil ik hierop graag reageren. Jullie geven aan dat er 0.80 - 1.50 ingekort gaat worden van onze voortuin. Ik heb vorige maand een thuja haag laten plaatsen tegen de inkijk dit heeft mij een hoop geld gekost en zou graag willen weten hoe dit dan opgelost gaat worden? krijg ik hier een schadevergoeding voor of brengen jullie de tuin in oude staat terug? ook zou ik graag willen weten wat dit inhoud voor mijn maandelijkse huur aangezien de voortuin een heel stuk kleiner word.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Als uw tuin ingekort zou moeten worden, gaan wij met u in overleg hoe we uw tuin het beste in oude staat terugkrijgen. Beide opties zijn voor ons bespreekbaar. Over de effecten die dit heeft op uw maandelijkse huur kunnen wij geen uitspraken doen. Dit zou u moeten bespreken met de verhuurder.
En mochten de plannen erdoorheen komen dan zou ik graag een opmerking willen maken over de uitrit van de parkeerplaatsen achter onze woning. Deze uitrit is nu al heel erg onoverzichtelijk en gevaarlijk door de brede heg. Het is onmogelijk om zonder door te rijden op het voetpad/fietspad om te kijken of er een voetganger of fietser aankomt. Als er een dubbel fietspad komt word dit nog lastiger misschien kan hier ook naar gekeken worden.	Wij hebben hier kennis van genomen. Mocht het komen tot een dubbel fietspad, dan nemen wij dit ook mee en bekijken we hoe we voor voldoende zicht kunnen zorgen.
16 - J. Aalders / E. Aalders-de Wit, Bartolottilaan 38	
Graag reageer ik op het voorgestelde plan voor de verbetering van de verkeersdoorstroming Soest Zuid. Ik onderschrijf dat er wat zou moeten gebeuren om de spits drukte te verminderen door een betere doorstroming op de doorgaande hoofdwegen in Soest Zuid. Maar raad u aan om het geheel per fase te laten ingaan en dan eerst de resultaten afwachten van de Westelijke ontsluiting bij Amersfoort. Vervolgens, na iedere keer gemeten te hebben dat er meer moet gebeuren, de volgende acties in Soest Zuid realiseren. Daarbij het beter inregelen van de verkeerslichten als 2e maatregel gedaan kan worden. Dus een volgorde van minste inspanning en minste gevolgen voor de bewoners van Soest Zuid.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij werken echter aan een samenhangend totaalplan, waarin de verschillende maatregelen niet los van elkaar gezien kunnen worden. Daarbij willen wij niet wachten tot problemen in de doorstroming zich voordoen, maar willen wij deze voorkomen.

Reactie:	Antwoord:
Verder mbt de afsluiting van de Bartolottilaan en de Foekenlaan: Deze zijn na lang beraad en studies aangebracht en hebben een functie tw het verminderen van het sluipverkeer door de wijken. Wanneer alle andere maatregelen zijn gerealiseerd incl het bovengenoemde zal het sluip verkeer misschien (!!) afnemen. Maar bewoners van de wijken zijn inmiddels gewend aan de situatie en vinden het prima zo. En laten we eerst maar eens kijken naar de resultaten van de genomen maatregelen.	Het huidige inrijdverbod naar de Bartolottilaan is mede ingegeven door het feit dat een integrale oplossing voor het gebied als geheel destijds niet haalbaar was. De onderliggende reden dat verkeer kiest voor een alternatieve route via de Bartolottilaan en Van Beuningenlaan is de verminderde doorstroming op het kruispunt Vondellaan / Soesterbergsestraat. Hiervoor was geen mogelijkheid om deze doorstroming te bevorderen. Deze mogelijkheid is er nu wel. Het nu voorliggende plan biedt een oplossing voor zowel de doorstroming op het hoofdwegennet, als de ontsluiting van het onderliggende gebied, maar alleen als we alle voorgestelde maatregelen doorvoeren. Voor de ontsluiting van het woongebied tussen Vondellaan/Soesterbergsestraat en Bartolottilaan/Van Beuningenlaan is het noodzakelijk om de mogelijkheden tot in- en uitrijden te verruimen. Het opheffen van het inrijdverbod naar de Bartolottilaan maakt dit mogelijk. Op basis van onze onderzoeken constateren wij bovendien dat dit bij uitvoering van <u>alle</u> maatregelen niet leidt tot een toename van het verkeer op de Bartolottilaan en Van Beuningenlaan. Wij zijn daarom van mening dat het nu voorliggende maatregelenpakket een integrale en goed onderbouwde oplossing biedt voor zowel de doorstroming op het hoofdwegennet in Soest Zuid, als de ontsluiting van de onderliggende wijken.
Wel moet er iets bij de PC Hoofddaan gebeuren. Kan mij helemaal voorstellen dat het daar te druk is. Teveel (wijk)verkeer door te kleine straten. Ik stel voor, wanneer de bewoners daar mee eens zijn, de PC Hoofddaan aan de zijde van de Vondellaan geheel af te sluiten. Dan blijven er 2 toegangs wegen over naar de wijk ten zuiden van de Soesterbergse straat, tw. de Van Beuningenlaan en de Hildebrandlaan. Wanneer die hoofdzakelijk voor wijkverkeer zijn is dat prima te doen. En de extra druk op het kruispunt Soesterbergse straat en Vondellaan/ossendamweg zal best meevallen. Vergeet niet dat bewoners, komend van Amersfoort of oostelijk al meer de Van Beuningenlaan nemen, via Soesterberg, sinds de Bartolottilaan is afgesloten voor hen.	Een afsluiting van de P.C. Hooftlaan ter hoogte van de Vondellaan en het ongewijzigd laten van de aansluiting van de Bartolottilaan heeft nadelige gevolgen voor zowel het woongebied tussen Vondellaan/Soesterbergsestraat en Bartolottilaan/Van Beuningenlaan als de doorstroming op het hoofdwegennet (Vondellaan). Al het verkeer zal via de Van Beuningenlaan en Hildebrandlaan de wijk moeten in- en uitrijden, wat zorgt voor een onevenredig hoge druk op deze wegen. Bovendien verhoogt dit de druk op het kruispunt Vondellaan / Soesterbergsestraat, omdat verkeer van en naar Amersfoort via dit kruispunt moet gaan rijden. Het opheffen van de afsluiting van de Bartolottilaan zorgt voor een evenredige verdeling van het verkeer dat de wijk in- en uit wil rijden.
Naast deze opmerkingen sluit ik mij aan bij de argumenten soelaas verwoord door de familie Wagenaar (gaan worden) aangegeven. Ik hoop dat u mijn argumenten en die van de familie Wagenaar serieus in behandeling neemt, luistert naar wat de bewoners willen. Het is beter om draagvlak te krijgen bij de bewoners dan consensus met adviseurs/beleidsmakers.	Wij nemen uw argumenten serieus in overweging. Uw reactie wordt ook aan de gemeenteraad gestuurd, zodat de raadsleden ook kennis kunnen nemen van alle argumenten voordat zij een besluit nemen.
17 - M. Klomp / L. Gruschke, Eikenlaan 33	
In reactie op de informatiefolder inzake de verbetering verkeersdoorstroming Soest-Zuid willen wij graag aangeven dat wij staan achter de plannen van de klankbordgroep, vertegenwoordigd door Bernadet van den Berg en Hans van Schalkwijk.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en hebben kennis genomen van uw steun aan de vertegenwoordigers van uw straat in de klankbordgroep.
Wij ervaren met name dat het busverkeer niet past op de Eikenlaan (na 2 maanden wonen is al twee keer mijn buitenspiegel aangereden door de bus, omdat de weg te smal is voor zoveel busverkeer) en zien dat de Eikenlaan veel gebruikt wordt als sluiproute. Hierdoor ontstaan regelmatig onveilige situaties. Bovendien; bussen en personenauto's rijden ook nog eens veel te hard voor de beperkte ruimte die er is.	Wij kunnen ons goed voorstellen dat u het vele busverkeer door u straat liever ziet afnemen. Wij hebben verschillende varianten onderzocht. In sommige varianten verdwijnt de bus uit de Eikenlaan. Onze voorkeur heeft echter variant 2C, waarin de bus door de Eikenlaan blijft rijden. In dit voorstel wordt de Eikenlaan ter hoogte van de Ossendamweg wel afgesloten voor het overige doorgaand verkeer. Wij verwachten dat het daarmee een stuk rustiger wordt in de Eikenlaan.
Wij stellen het op prijs dat de gemeente ons standpunt wil horen, maar verzoeken vriendelijk hier dan ook iets mee te doen. Helaas is mijn ervaring dat gemeenten wel om de mening van de bewoners vraagt, maar hier vervolgens slechts weinig tot niets mee doen. Wij hopen dat de gemeente Soest haar inwoners wel serieus neemt en zouden graag zien dat plan 2B van de klankbordgroep opgepakt wordt.	Wij nemen kennis van uw standpunt. U zult echter begrijpen dat andere bewoners wellicht ook andere standpunten hebben. Binnen de klankbordgroep is er bijvoorbeeld juist een meerderheid voorstander van variant 2C. Het is uiteindelijk aan de gemeenteraad alle belangen tegen elkaar af te wegen en een besluit te nemen.
18 - E. de Ruiter / M. de Ruiter-Kluit, Soesterbergsestraat 77	

Reactie:	Antwoord:
Betreft, wijziging kruising soesterbergsestraat. Dit houdt in , dat de groenstrook voor onze woning komt te vervallen, met de volgende consequenties; - De rijbaan komt dichterbij onze woning, dus ook meer geluidsoverlast - Het uitrijden wordt hierdoor onveilig - De parkeerplaatsen voor onze woning komen te vervallen - visueel wordt het er niet mooier op - Dit geeft ook een uitwerking , op de verkoopwaarde van onze woning Al met al, zijn bovenstaande feiten, reden voor mij, hier fel tegen te zijn, en ik zal ook alle middelen gebruiken, om hier bezwaar tegen aan te tekenen.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij kunnen ons voorstellen dat u tegenstander bent van de plannen zoals wij die hebben gepresenteerd. Wij blijven echter graag met u in overleg hoe we de consequenties voor u zo klein mogelijk kunnen houden. Het plan betekent voor uw woning een beperkte toename van het geluid van afgerond 1 dB. Het beeld van met name de Soesterbergsestraat zal inderdaad veranderen met een breder wegprofiel en slechts aan één zijde bomen. Wij zijn in overleg met de eigenaren van het tankstation om de parkeerplaatsen die verloren gaan aan de overkant van de weg te compenseren.
19 - R. Immerzeel, Eikenlaan 59	
Hierbij ondersteunen wij het plan van de klankbordgroep van de Eikenlaan om de verkeersdruk in de Eikenlaan drastisch terug te dringen. Zoals o.m. aangegeven door de klankbordgroep is de smalle Eikenlaan niet berekend op de huidige verkeersintensiteit en dreigt met de voorgenomen plannen van de gemeente deze intensiteit nog verder verhoogd te worden. Momenteel is het al een crime om in de spijtijden over te steken met onze kleinkinderen van 4 en 6 jaar als zij naar school gebracht moeten worden of van school gehaald zijn. Wij moeten dan zeer voorzichtig met onze kleinkinderen oversteken om ongelukken te voorkomen.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. De verkeersveiligheid op de Eikenlaan is ook voor ons belangrijk. Het is niet onze intentie om de hoeveelheid verkeer door de Eikenlaan te verhogen. Sterker nog, in alle varianten voor het stationsgebied wordt de Eikenlaan ter hoogte van de Ossendamweg afgesloten (uitgezonderd lijnbussen). Wij verwachten dat het daarmee een stuk rustiger wordt in de Eikenlaan.
Wij vragen u dan ook nadrukkelijk om uw plannen aangaande de Eikenlaan te heroverwegen en de naar onze mening goed onderbouwde plannen van de klankbordgroep nog eens goed te bekijken als alternatief. Mede omdat dit ook uit financieel oogpunt makkelijker te realiseren is naar onze mening.	De plannen van de klankbordgroep worden door ons goed bekeken. Wij hebben de afgelopen jaren verschillende varianten die uit de klankbordgroep naar voren zijn gekomen uitgebreid laten onderzoeken. Op dit moment liggen nog zes verschillende varianten voor het stationsgebied voor, met verschillende consequenties voor de Eikenlaan. De gemeenteraad neemt in het najaar een besluit over de plannen. Het alternatief van de klankbordgroep ligt daarbij ook als keuze voor.
20 - H.G. Klinkenberg, Kolonieweg 1C	
Gezien het aantal ongelukken hoek Eikenlaan persoonlijk tweemaal door dat er geen voorrang voor rechts, vanaf de Eikenlaan word gegeven. Dit voornamelijk door sluip verkeer. zo rond 16.30 tot 20.00 uur. Geef ik mijn Stem voor plan 2 B.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij vinden het erg vervelend om te moeten horen dat u al tweemaal bij een ongeluk betrokken bent geweest. Wij kunnen ons uw voorkeur voor variant 2B dan ook goed voorstellen. Overigens wordt de Eikenlaan in alle varianten afgesloten voor doorgaand verkeer (uitgezonderd bussen). Wij verwachten dat het daarmee sowieso een stuk rustiger wordt.
Hopende dat de mening van de wijkbewoners er inderdaad toe doet.	De mening van wijkbewoners doet er zeker toe. De meningen in de buurt zijn echter verdeeld. De gemeenteraad moet hierin uiteindelijk een belangenafweging maken.
21 - J.J. Moret, Soesterbergsestraat 86	

Reactie:	Antwoord:
Met dank voor de verstrekte informatie, hierbij mijn inbreng in de overlegfase m.b.t de toemende verkeersproblematiek. Hierbij beperk ik mij tot het kruis-/knelpunt Vondellaan/Birkstraat/Soesterbergsestraat. In hoofdlijnen worden naar oplossingen gezocht in de richting van : * vergroting van verkeerscapaciteit op het kruispunt door extra afslacapaciteit * elimineren van verkeersstagnerende invloeden, afslag P.C. Hooftlaan opheffen * ontlasting van de verkeersdruk op genoemd kruispunt door openstelling van de Bartolottilaan voor verkeer vanuit Amersfoort. Deze laatste maatregel zou inderdaad mede kunnen bijdragen aan de oplossing van de verkeersproblematiek , ware het niet dat aanvullende verkeersmaatregelen, i.c. ; instellen van een limietzone, verkeersdrempels en wegversmalling , deze naar verwachting voor een belangrijk deel te niet zullen doen. Sterker nog het verkeer vanuit Soesterberg met bestemming Amersfoort zal door deze verkeersontmoedigende maatregelen wellicht kiezen voor het reeds overbelaste kruispunt. Door het onverkort toegankelijk maken voor het verkeer van de Bartolottilaan, kunnen kosten bespaard worden voor verdere aanpassingen (verkeersdrempels e,d,) in deze laan en door verkeersontlasting van het kruispunt zullen mogelijk beperktere aanpassingen op dit kruispunt noodzakelijk zijn en daarmee eveneens lagere kosten behoeven te worden beraamd.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Een rondweg via de Bartolottilaan en Van Beuningenlaan past echter niet in onze visie. De hoofdwegenstructuur van de gemeente is vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan en is mede gebaseerd op een brede maatschappelijke discussie in 2003. Het inrichten van deze weg als nieuwe hoofdweg zou bovendien een forse investering in veiligheidsmaatregelen vragen.
22 - E.B.M. Scholtens / W. van der Laan, Eikenlaan 9	
Bij deze willen wij graag kenbaar maken dat onze voorkeur uitgaat naar variant 2B. Ons inziens een prima plan, dat rekening houdt met de bewoners in de eikenlaan. Alle argumenten daarvoor zijn u reeds verschaft middels de klankbordgroep. Wij sluiten ons daarbij van harte aan.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij hebben kennis genomen van uw voorkeur voor variant 2B.
23 - W.B. Smit / V.A.S.G. Smit-Felix, Parklaan 32	
Ik ben verheugd kennis te hebben genomen van de aangekondigde voorkeur van de gemeenteraad voor variant 2C. Mijns inziens zouden alle andere varianten veel mensen in hun woongenot aantasten, bijvoorbeeld door verplaatsing van het busstation naar een plaats waar dit busstation nog niet was, of bijvoorbeeld door een lelijke tunnel die met name motoren doet uitlokken tot het laten brullen van motoren en die snel vol met graffiti zal zitten. Variant 2C past het beste bij het landelijke open karakter van Soest, waarin geen industrieel aandoende infrastructurele kunstwerken passen.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen er kennis van dat u zich kunt vinden in de voorkeursvariant 2C voor het stationsgebied.
Toch wil ik u ook in overweging geven om helemaal niets te doen. Er is uiteraard sprake van filedruk op de Koningsweg en de Ossendamweg. Ook ik zelf sta daar, als omwonende, veelvuldig in de file. Toch zal het oplossen van dat probleem zorgen voor een aantrekkelijke werking voor nieuw verkeer, met verslechtering van leefomgeving door geluid en fijn stof als gevolg. Immers, verkeer dat nu deze wegen mijdt vanwege de bekende drukte, zal langzamerhand deze wegen weer opzoeken als de knelpunten zijn verholpen.	Het klopt dat het nog drukker wordt als we de doorstroming verbeteren, maar niets doen is voor ons geen optie. Stilstaand verkeer draagt ook niet bij aan de leefbaarheid in de wijk. Wij vinden het voor onze inwoners en bedrijven bovendien belangrijk dat Soest in de toekomst goed bereikbaar blijft.
Ook wil ik u melden dat een aanzienlijk deel van de geluidhinder door het verkeer op het kruispunt Koningsweg-Nieuweweg niet wordt gevangen door de gebruikte geluidmodellen. Het betreft het (nachtelijke) scheuren/racen, optrekken met piepende banden, motoren die richting de bocht bij Advisie volgas gaan en veelvuldige verkeersconflicten met scheldpartijen. Ik sla dit allemaal gade vanuit mijn achtertuin en dit alles is hinderlijker dan het ruisachtige banden- en motorgeluid dat wél in de modellen wordt meegenomen. Ik verwacht dat deze ellende toeneemt met een rotonde i.p.v. de huidige verkeerslichten.	Wij vinden het vervelend dat weggebruikers zich niet altijd goed gedragen. Dit is inderdaad niet opgenomen in de geluidsmodellen die we hebben gebruikt om de effecten te bepalen. Ten opzichte van de huidige situatie verandert dat ook niet. De Wet geluidhinder gaat uit van wat op een weg is toegestaan en niet van wat mogelijk is.

Reactie:	Antwoord:
Tot slot wil ik u melden dat dit kruispunt een dagelijkse oversteekplaats voor mijn nog kleine kinderen is, en ik verwacht dat een rotonde voor hun minder veilig is dan het huidige kruispunt met verkeerslichten. Ik zie zelf hoe vaak het tussen auto's en fietsers mis gaat op de andere rotondes in de Koningsweg, bv. met de Dorpstreek, Dalweg, Vrijheidsweg, Dorresteinweg. Dus, graag een oversteekplaats met lichten voor fietsers!	Wij zijn niet van plan om van het kruispunt met de Nieuweweg een rotonde te maken. Verkeerslichten kunnen meer verkeer verwerken dan een rotonde. Daarom willen we bij dit kruispunt extra rijstroken aanleggen.
24 - C. Smolders / H. Mol, Nieuweweg 103	
Hierbij (nogmaals) een reactie op de plannen voor de verbetering verkeersdoorstroming Soest-Zuid. Gisteren hebben we de bewonersbijeenkomst bijgewoond en ik voel de behoefte om nogmaals een reactie te sturen met alle informatie die we hebben opgedaan.	Nogmaals hartelijk dank dat u de moeite neemt om een reactie te sturen.
Bijeenkomst: een heldere presentatie van Erik Landman, maar wát een dedain naar de aanwezigen in de zaal. Stuitend hoe geïnteresseerde burgers worden wegzet door zijn toon en vragen weg te wuiven met de opmerking 'dat vindt u op het internet'. Wij voelden ons deze avond niet gehoord en zelfs niet serieus genomen. Daarbij wil ik ook nog laten weten dat hij na de bijeenkomst overigens moest toegeven dat bepaalde informatie niet op het internet stond.	Wij zijn ons ervan bewust dat de presentatie op de bewonersavond niet ging zoals dat bedoeld was. Wij vinden dat heel vervelend en doen ons best om dat in de toekomst anders te doen. Wij nemen u zeer zeker serieus en hopen dat we het gevoel niet gehoord te worden, bij u weg te kunnen nemen. Overigens staat alle gevraagde informatie inmiddels weer op onze website.
Klankbordgroep: wij bewoners van de Nieuweweg 103, 105 en 107 hebben geen plek in de klankbordgroep. Wij hebben herhaaldelijk aangegeven (bij zowel de gemeente, als bij de klankbordgroep) dat iemand van ons graag zitting wil nemen. Jet van Leent zit namens de Nieuweweg in de klankbordgroep, maar wij zitten veel dichter bij het 'vuur' dan zij en willen dolgraag meepraten! Wij willen de gemeente vragen een van ons zitting te laten nemen in deze groep.	Wij weten dat dit project direct invloed heeft op uw leefomgeving. Dat geldt echter voor heel veel bewoners in het projectgebied. De klankbordgroep bestaat uit een afspiegeling van bewoners uit verschillende delen van de wijk en daarnaast uit een aantal belangenverenigingen. Om een evenwichtige verdeling te houden is afgesproken de samenstelling te maken zoals die nu is.
Stem klankbordgroep: de klankbordgroep brengt binnenkort een advies uit aan de gemeente. Er is verdeeldheid binnen deze groep. Bewoners van de Eikenlaan willen minder overlast van het busstation (verplaatsing) en de overige bewoners in het gebied hebben een voorkeur voor plan 2C. Hoe gaan jullie om met de verdeeldheid binnen de klankbordgroep? En wat als blijkt dat het advies van de klankbordgroep niet de mening is van alle bewoners? Zie punt hierboven.	Wij begrijpen natuurlijk heel goed dat de klankbordgroep niet de mening van alle bewoners vertegenwoordigt. Dat is ook niet de opzet van de klankbordgroep. Daarom hebben we u als bewoners ook de gelegenheid gegeven ons een reactie op de plannen te sturen voordat de gemeenteraad een besluit gaat nemen. Uw reactie wordt ook aan de gemeenteraad kenbaar gemaakt. Uiteindelijk maakt de gemeenteraad een afweging.
Kosten versus baten: tijdens de bijeenkomst werd duidelijk dat alle denkbare maatregelen pak en beet een minuut tijdswinst in de spits oplevert. Kan deze 'winst' het pakket van maatregelen én bijbehorende kosten verantwoorden?	Het is een voorwaarde voor het verkrijgen van de regionale bijdrage dat er sprake is van een positieve verhouding tussen maatschappelijke kosten en baten. Wij zijn dus verplicht om dit in de volgende fase nader te onderzoeken. Wij hebben er echter alle vertrouwen in dat dit op basis van de reistijdswinst onderbouwd kan worden. Het gaat immers om duizenden voertuigen per dag die in de spits van deze weg gebruik maken.
Openbaar vervoer: de gemeente Soest wil het openbaar vervoer stimuleren. Hoeveel mensen reizen er bijvoorbeeld via de buslijnen van Connexxion? En heeft het busbedrijf niet onlangs laten weten dat ze de buslijnen 71 (Soest Zuid – Soesterberg) en 72 (Soestdijk Noord – Spakenburg) willen stilleggen? Ook is geopperd dat Connexxion met minibussen gaat rijden. Wordt hier rekening mee gehouden in alle plannen?	Ja, in de plannen houden wij rekening met aanpassingen in de dienstregeling van het busvervoer. Het openbaar busvervoer is onlangs opnieuw aanbesteed. Vanaf december 2016 verzorgt Syntus het busvervoer in Soest. De nieuwe dienstregeling is nog niet bekend, maar de plannen voor het stationsgebied worden hier in de volgende fase opnieuw aan getoetst. Station Soest-Zuid is in elk geval een verplicht te bedienen lokatie. Dit betekent dus ook dat de bereikbaarheid van station Soest-Zuid vanaf de Ossendamweg en Koningsweg gewaarborgd moet blijven.

Reactie: Verkeersdruk: Er zijn cijfers uit 2006, uit 2011 en een prognose voor 2020. De cijfers van 2011 zijn gedaald ten opzichte van 2006. Op welke cijfers zijn de rekenmodellen voor 2020 eigenlijk gebaseerd? Op die van 2006 of 2011? Zijn er ooit verkeerstellingen op locatie gedaan? Zijn hier nog mogelijkheden voor? In alle plannen wordt gesteld dat het verkeer in Soest-Zuid structureel vast komt te staan in de toekomst. En dat sinds de economische crisis de problemen met de doorstroming zijn verminderd. Zou dit danken zijn aan de crisis of is er iets anders aan de hand? Uit heel veel onderzoeken blijkt dat autobezit de komende jaren lijkt af te nemen. Zie internetlinks. http://www.theoptimist.nl/de_toekomst_van_vervoer_geen_bezit_maar_gebruik/ http://auto-en-vervoer.infonu.nl/auto/127512-het-gebruik-van-autos-nu-en-in-detoekomst.html. De gemeente Soest worstelt al meer dan twintig (!) jaar met het vraagstuk ondertunneling. Inderdaad twintig jaar geleden nam autobezit en het gebruik van de auto explosief toe, maar zijn we inmiddels niet al over piek van verkeerstoename heen?	Antwoord: Het verkeersmodel is met grote nauwkeurigheid opgebouwd, waarbij ook huidige ontwikkelingen zijn meegenomen. De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2006 en 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen meegenomen. De prognoses zijn dan ook hoofdzakelijk gebaseerd op ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Soesterberg en Amersfoort en de groei van inwoners en arbeidsplaatsen in onze regio. Landelijke trends over bijvoorbeeld autobezit worden door ons afgeleid uit de modellen die Rijkswaterstaat gebruikt, gebaseerd op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving. Ook maatregelen in de infrastructuur, zoals de Westelijke ontsluiting (weg langs de Dierentuin) van Amersfoort, zijn in het verkeersmodel opgenomen. Wij werken op dit moment aan een nieuw verkeersmodel samen met de gemeenten Amersfoort, Nijkerk en Leusden. Dit model heeft als planhorizon 2030. De verwachting is dat dit model in de winter van 2015/2016 wordt opgeleverd. Wij zijn bereid om dit model aan de hand van verkeerstellingen in 2016 voor Soest-Zuid te verfijnen en de door de gemeenteraad gekozen oplossing hier nogmaals aan te toetsen, voordat in Soest-Zuid de definitieve procedures worden opgestart. Dit doen wij alleen voor de voorkeursvariant zoals deze dit najaar door de gemeenteraad wordt vastgesteld en met als enige doel een extra toetsmoment of de uitgangspunten over het niveau van het verkeer juist zijn.
Aanzuigende werking: Erik Landman was tijdens de bewonersbijeenkomst vaag over de aanzuigende werking van een betere doorstroming. Hij zei wel dat een betere doorstroming 14% wellicht meer verkeer zal aantrekken. Is dit wat we willen? Hoeveel verkeer kan een wijk hebben? Zou het niet beter zijn om verkeer uit Soest-Zuid te 'weren'? Hoeveel extra verkeer komt er als we geen grootscheepse maatregelen treffen?	Zonder maatregelen neemt het verkeer tot 2020 met ongeveer 8% toe. Er is inderdaad sprake van een nog verdere toename van het verkeer bij het treffen van maatregelen. Het 'weren' van het verkeer uit Soest-Zuid is lastig. Het verkeer heeft hoofdzakelijk een bestemming een Soest. Het gaat dus om verkeer van onze eigen inwoners en bedrijven.
Luchtkwaliteit: heeft de gemeente Soest ooit onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit in het gebied? En wat gebeurt er als het verkeer inderdaad 14% toeneemt na deze maatregelen? Voldoet de gemeente dan nog aan de luchtkwaliteitseisen en Europese richtlijnen? Wordt hier überhaupt rekening mee gehouden? Zijn er ooit luchtmetingen gedaan?	De luchtkwaliteit is in twee verschillende onderzoeken in beeld gebracht. Movares heeft in 2012 een quick-scan uitgevoerd waaruit blijkt dat de luchtkwaliteit ruim binnen de gestelde normen blijft. Wanneer een vergelijking wordt gemaakt tussen 2011 en 2020 speelt de (landelijke) afname van emissiefactoren van motorvoertuigen een grote rol. Voor alle varianten geldt dat deze daling van emissiefactoren voor (NO₂ en PM₁₀) in de toekomst procentueel groter is dan de toename van de verkeersintensiteit in de alternatieven. Daarnaast speelt het verdwijnen of verminderen van congestie een rol.
OV-passage/hangjongeren: op de bewonersbijeenkomst bleek dat bijna alle omwonenden in meer of mindere mate last hebben van hangjongeren. Het CDA roept zelfs op om de overlast van deze groep aan te pakken. Deze hangjongeren hebben onlangs de fietsenstalling bij station Soest-Zuid vernield. Lijkt mij dat we zeker geen OVpassage moeten overwegen. Dit is vragen om problemen. Zo wordt de groep jongeren die overlast veroorzaakt namelijk de perfecte hangplek geboden.	De recente overlast en het vandalisme in de omgeving van het station zijn bij ons bekend. Voor de herinrichting van het gebied liggen nu verschillende varianten voor, waarbij wij in alle varianten ook aandacht hebben voor sociale veiligheid en zaken als voldoende (toe)zicht en verlichting. Een speelplek in Park Klein Engendaal blijft echter bestaan. Hoewel deze in het kader van het speelruimtebeleid in de toekomst waarschijnlijk een andere invulling krijgt, vinden wij dat jongeren elkaar in de openbare ruimte moeten kunnen blijven ontmoeten. Overlast en strafbare feiten accepteren wij echter niet. In september hebben wij een plan van aanpak voor jongerenoverlast vastgesteld, waarin de gemeente, politie en Balans afspraken hebben gemaakt over taken en verantwoordelijkheden bij de aanpak van overlast. Daarbij is er uitdrukkelijk een rol voor de jongeren zelf weggelegd, maar worden ook ouders en buurtbewoners bij de uitvoering betrokken.

Reactie:	Antwoord:
Spits: hoe groot zijn de problemen eigenlijk? Vrijwel alle omwonenden valt op dat er 's ochtends en 's avonds maximaal een half uur tijdens de spits 'problemen' zijn. We moeten allemaal iets langer wachten als we van en naar ons werk reizen, wat vrij gebruikelijk is in dit land. Vaak worden deze opstoppen ook nog veroorzaakt door overstekende voetgangers, fietsers die zich niets aantrekken van de stoplichten. Opstoppen worden ook veroorzaakt door de vele automobilisten die vanaf de Koningsweg tóch linksaf richting Eikenlaan gaan. Tijdens de bijeenkomst bleek bijv ook vrachtwagens bij bakkerij van Kooten voor opstoppen zorgen. Lijkt mij dat de gemeente naast de rekenmodellen die uit de computer rollen toch ook eens praat met mensen die dagelijks zien en ervaren wat er op deze wegen gebeurt.	Ook wij gebruiken de wegen in Soest-Zuid met grote regelmaat en herkennen de situaties die u beschrijft. Wij hebben daarnaast al meer dan 20 avonden met de klankbordgroep gesproken over het stationsgebied. Een groot deel van de leden van deze groep woont ook in dit gebied.
Gaat de gemeente nog praten met bewoners over de actuele situatie?	Wij zijn altijd bereid om in gesprek te gaan met bewoners over de situatie. Wij nemen contact met u op voor een nader gesprek.
Financiën: alle plannen lijken weer uit de kast te zijn gekomen toen bekend werd dat er 12 miljoen beschikbaar is gekomen door VERDER. Is het wijs op basis hiervan een beslissing te nemen? Heeft de gemeente Soest voldoende reserves om eventuele tegenvallers op te vangen? Sla de kranten er maar eens op na. Grootschalige projecten kampen bijna altijd met (financiële) tegenvallers. Google voor de grap maar eens 'tunnel valt duurder uit' of 'overschrijding budget tunnel'. Principiële vraag. Wat zou de gemeente Soest doen als er geen geld beschikbaar zou worden gesteld vanuit de rijksoverheid?	Wij verwijzen in dit kader graag naar onze eerdere reactie.
Planschade: is in alle budgetten ook rekening gehouden met planschade? Heeft de gemeente Soest hier budget voor?	Op eventuele planschade willen wij niet vooruit lopen. Het is voor ons gebruikelijk dat wij een planschaderisicoanalyse uitvoeren daar waar een bestemmingsplan moet worden aangepast.
Bezwaar: als omwonenden bezwaar willen maken tegen besluiten die worden genomen over de plannen hoe worden zijn daarover geïnformeerd?	Wij verwijzen in dit kader graag naar onze eerdere reactie.
2C: onze persoonlijke voorkeur heeft plan 2C, zonder verplaatsing van het busstation.	Wij hebben kennis genomen van uw voorkeur voor variant 2C.
25 - D.G.J. van Straaten, Ossendamweg 33A	
Na het lezen van de verstrekte folder en het bijwonen van de uiteenzetting door de Hr. Landman kies ik voor de autotunnel. Ik woon op de Ossendamweg en deze variant zorgt ervoor dat het verkeer werkelijk doorstroomt. Zodra de spoorbomen sluiten (4 keer per uur!) staat er een rij voertuigen voor de deur. Gedurende deze tijd (zo'n 20 minuten per uur) kan ik niet met de auto vanuit de garage de weg op. Daarnaast is het niet mogelijk om door het lawaai, stank en trillen (zware vrachtwagens) op het balkon te zitten. Andere opties bieden op dit punt geen soelaas. In het kader "Verbetering verkeersdoorstroming Ossendamweg" is de tunnel de enige oplossing!	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij hebben kennis genomen van uw voorkeur voor een autotunnel en de argumenten die u daarvoor heeft. Wij zijn van mening dat ook het treffen van maatregelen op maaiveld de doorstroming kan verbeteren, zodat er minder stilstaand verkeer voor uw deur staat. De gemeenteraad maakt uiteindelijk een definitieve belangenafweging en betreft daarin ook uw argumenten.
26 - P.W. Hilhorst, Birkstraat 116	
Tijdens een van de recentelijke voorlichtingen in het Gemeentehuis is er op geen enkele wijze de herinrichting van de Birkstraat ter sprake gekomen. Ik vind het jammer dat dit punt niet meegenomen is.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. De Birkstraat (buiten de bebouwde kom) is in 2008 opnieuw ingericht. Daarbij is uitsluitend gekeken naar het verbeteren van de verkeersveiligheid. De gemeenteraad heeft inmiddels besloten om maatregelen op de Birkstraat in de vorm van parallelwegen niet te overwegen. Wij hebben geen zicht op andere maatregelen die de doorstroming op dit deel van de weg kunnen verbeteren. Na de besluitvorming over de maatregelen binnen de bebouwde kom bekijken wij of met een eventueel restbudget nog maatregelen buiten de bebouwde kom mogelijk zijn.

Reactie:	Antwoord:
Daamaast vraag ik mij af of het voorstel ook uitgevoerd wordt als er geen overeenstemming is met betrekking tot verbetering verkeersdoorstroming Soest-Zuid en de Westelijke ontsluiting in Amersfoort.	Nee. Het nu voorliggende voorstel voor de projecten Soest-Zuid en Soesterbergsestraat vormt een integraal totaalplan. Bovendien is dit voorstel afgestemd op het maatregelenpakket van het project Westelijke ontsluiting in Amersfoort. Wij zijn van mening dat alleen de uitvoering van alle projecten leiden tot een structurele verbetering van de doorstroming op de verbinding N221 in en tussen Soest en Amersfoort. Mochten zich bij één van deze projecten wijzigingen voordoen, of mocht het project Westelijke ontsluiting komen te vervallen, dan wordt heroverwogen of de overige projecten - al dan niet in gewijzigde vorm - nog doorgang kunnen vinden.
Tot op heden heb ik geen enkele informatie van de betreffende ondememers ontvangen. Wat ik mij ook afvraag wie gaat mijn vergoeding verstrekken van de extra geluidsoverlast, waardevermindering van mijn woning en ga zo maar door. Middels deze brief verzoek ik u ook om toezending van de plannen voor uitbreiding van de recreatiebedrijven zoals genoemd in uw brief van 1 juni jl. Om langdurige correspondentie met elkaar te voorkomen zouden we natuurlijk ook even mondeling kunnen overleggen.	Er wordt een gesprek met u ingepland om de plannen van de recreatiebedrijven aan de Birkstraat met u te bespreken.
Daamaast maak ik mijn zorgen over het opheffen van het afslagverbod naar de Bartolottilaan, waardoor de verkeersdruk voor mijn woning verder zal toenemen en de aanleg van afslagmogelijk niet zal bijdragen tot een snellere doorstroming van het verkeer.	Het opheffen van het afslagverbod naar de Bartolottilaan zorgt niet voor extra verkeer op de Birkstraat. Op de Bartolottilaan en Van Beuningenlaan treffen wij snelheidsremmende maatregelen zodat er over deze wegen geen extra doorgaand verkeer komt.
Toch vind ik dat de Gemeente Soest zich hard dient te maken voor de aanleg van de Westelijke ontsluiting in Amersfoort. Aan de bewoners van Birkstraat wordt op dit moment geen enkele concessie gedaan tot de reductie van geluid, afvalstoffen etc. Waar kunnen wij terecht met ons argumenten respectievelijke overlast.	De afgelopen jaren hebben wij ons regelmatig nadrukkelijk ingezet voor de Soester belangen met betrekking tot het project Westelijke ontsluiting. Wij hebben altijd het belang van een oplossing op of rond het bestaande tracé benadrukt. Dit mede om extra belasting van de Birkstraat te voorkomen.
27 - W. Bemer, Eikenlaan 36	
Mijn mening omtrent het verkeersplan en de Eikenlaan aangaande de verkeersdoorstroming bij/over de spoorwegovergang van Soest Zuid van de Ossendam weg naar de Koningsweg v.v. is , dat plan 2B met OV passage de enige en veruit de beste oplossing is aangaande de oversteekbaarheid in het Stationsgebied alsmede de leefbaarheid en veiligheid in de Eikenlaan door o.a. het sterk toenemende sluipverkeer, overschrijdingen van de toegestane max. snelheden, busverkeer alsmede toenemend RMN verkeer met onveilige passage mogelijkheden o.a. door een te smalle Eikenlaan met nota bene eenzijdige autoparkeerplaatsen en geen gemarkeerde fietspaden, geluidsoverlast en luchtverontreiniging, zeer regelmatige verkeersopstoppen enz.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij hebben kennis genomen van uw voorkeur voor variant 2B en de argumenten die u daarvoor aandraagt.
28 - A.M. Labordus / D. Tuhuteru, Nieuweweg 107	
Vorige week woensdag hebben we de bewonersbijeenkomst bijgewoond. Als bewoners van de Nieuweweg 107 (direct naast kantoorgebouw Parkstaete) hebben wij een direct belang bij de plannen die u voorstelt. De avond begon zo veelbelovend met een heldere presentatie van Erik Landman, die teniet werd gedaan door de manier waarop de aanwezigen werden 'weggezet' als ze verdiepende vragen stelden. Het standaard antwoord luidde: 'dat staat op het internet'. Zo ga je niet om met mensen die de moeite hebben genomen om naar de informatie avond te komen. Mede hierdoor voelen wij ons absoluut niet serieus genomen.	Allereerst willen wij u onze excuses aanbieden voor het gevoel dat wij u hebben gegeven u niet serieus te nemen. Dat vinden wij heel vervelend en het is absoluut onze bedoeling niet. Wij zijn ons ervan bewust dat de presentatie op de bewonersavond niet ging zoals dat bedoeld was. Wij doen ons best om dat in de toekomst anders te doen en het vertrouwen in ons te herstellen.

Reactie:	Antwoord:
Overigens bevreemdt het ons dat wij bewoners van de Nieuweweg 101, 103, 105 en 107 geen plek hebben in de klankbordgroep. Wij bewonen de 4 historische huisjes tussen de lampenwinkel en kantoorpand Parkstaete en bevinden ons dus in de directe nabijheid van de weg waar u zoveel aan wilt veranderen. Of er een tunnel of een busbaan gekozen wordt, heeft direct invloed op onze leefomgeving. Is het niet vreemd dat mw. Jet van Leent (die veel verderop woont) wèl zitting mag hebben in de klankbordgroep, dat er wèl iemand van de Parklaan in mag zitten, maar van ons niemand? Afgelopen woensdag hebben wij aan de wethouder aangegeven dat wij door de klankbordgroep absoluut niet gehoord worden, en daarom zelf zitting hierin willen nemen. Toen er vorig jaar zomer een plek vrij kwam, was het antwoord van Erik Landman echter dat die plek alleen maar voor iemand van de Parklaan was. Het is nu hoog tijd dat een van ons zitting in deze klankbordgroep gaat nemen en we verwachten dan ook een reactie van u hierop. Hoe denkt u trouwens om te gaan met de verdeeldheid binnen de klankbordgroep? De insteek is dat de klankbordgroep de mening van alle omwonenden vertegenwoordigt, maar de kans is zeer reëel dat dit niet het geval zal zijn.	Wij weten dat dit project direct invloed heeft op uw leefomgeving. Dat geldt echter voor heel veel bewoners in het projectgebied. De klankbordgroep bestaat uit een afspiegeling van bewoners uit de wijk en belangenverenigingen. Toen we startten met de klankbordgroep, hebben we verschillende oproepen gedaan via huis-aan-huis verspreide nieuwsbrieven voor deelnemers. Om een evenwichtige verdeling te houden is afgesproken de samenstelling te maken zoals die nu is. Wij begrijpen heel goed dat de klankbordgroep niet de mening van alle bewoners vertegenwoordigt. Dat is ook niet de opzet van de klankbordgroep. Daarom hebben we u als bewoners ook de gelegenheid gegeven ons een reactie op de plannen te sturen voordat de gemeenteraad een besluit gaat nemen. Uw reactie wordt ook aan de gemeenteraad kenbaar gemaakt.
U stelt variant 2C voor: maatregelen op maaiveld. Wat niet duidelijk wordt is waar de busbanen gaan lopen. Er blijken van variant 2C weer 'sub-varianten' te zijn. Eentje waarbij de busbanen vlak langs onze 4 huisjes gaan lopen. Dit kan toch niet serieus overwogen worden? Als je dan busbanen gaat maken, doe dat dan aan de overkant bij het park waar er verder niemand last van heeft.	Variant 2C kent op dit moment geen 'sub-varianten'. Wel heeft de klankbordgroep ons gevraagd om alternatieven voor het busverkeer op de Eikenlaan te bekijken. Als de gemeenteraad kiest voor het treffen van maatregelen op maaiveld, willen wij nog een keer goed bekijken of de huidige vorm van variant 2C ook de beste is. Mochten er daarbij nieuwe varianten op tafel komen, dan informeren wij u daarover via de nieuwsbrief.
U zult begrijpen dat een dergelijke variant sowieso tot bezwaarschriften zal leiden en u kunt in dat geval sowieso een claim voor planschade tegemoet zien. Heeft u in uw financiële planning overigens rekening gehouden met kosten voor planschade?	Op eventuele planschade willen wij niet vooruit lopen. Het is voor ons gebruikelijk dat wij een planschaderisicoanalyse uitvoeren daar waar een bestemmingsplan moet worden aangepast en dat wij rekening houden met zienswijzen.
U geeft aan dat u als gemeente het gebruik van het openbaar vervoer wilt stimuleren. Heeft de gemeente hierbij in ogenschouw genomen dat het openbaar vervoer in Soest juist - vanwege te geringe bezetting - buslijnen wil schrappen, dan wel met minibussen wil gaan rijden? Straks liggen er prachtige busbanen die nauwelijks gebruikt worden. Gaan de kosten dan wel tegen de baten opwegen of moet het budget van 12 miljoen per se opgemaakt worden?	Ja, in de plannen houden wij rekening met aanpassingen in de dienstregeling van het busvervoer. Het openbaar busvervoer is onlangs opnieuw aanbesteed. Vanaf december 2016 verzorgt Syntus het busvervoer in Soest. De nieuwe dienstregeling is nog niet bekend, maar de plannen voor het stationsgebied worden hier in de volgende fase opnieuw aan getoetst. Als er geen extra bushaltes nodig zijn, gaan wij die ook niet aanleggen.
Verder maken wij ons zorgen over de 'aanzuigende werking' van 14% : moeten we niet kijken hoeveel verkeer onze wijk eigenlijk kan hebben? Zijn er ooit verkeerstellingen geweest en is het een idee om verkeer uit Soest-Zuid juist te weren? Overal worden verkeersremmende maatregelen genomen, maar bij ons voor de deur moet de weg juist nog meer geplaveid worden zodat het verkeer 1 (!) minuut tijdswinst heeft...	In 2011 is de hoeveelheid verkeer op alle wegen in Soest-Zuid geteld. Het weren van het verkeer uit Soest-Zuid vinden wij geen goed idee. Voor onze inwoners en bedrijven is het belangrijk dat er goede hoofdwegen zijn. Bij de discussie over de hoofdwegenstructuur in 2003 hebben wij vastgesteld welke wegen dit zijn. In 2008 heeft de gemeenteraad dit in ons Verkeers- en Vervoersplan herbevestigd. Dat neemt niet weg dat wij ook kijken naar het ongedaan maken van wegafsluitingen die in het verleden in sommige woonwijken zijn ingesteld. Onder andere de openstelling van de Foekenlaan in de spits en het opheffen van het afslagverbod naar de Bartolottilaan maken ook deel uit van het totale verkeersplan.
Wij vragen ons oprecht af welk en wiens probleem wij hier eigenlijk aan het oplossen zijn: eigenlijk zijn er alleen 's ochtends en 's avonds maximaal een half uur tijdens de spits 'problemen'. Tijdens de bijeenkomst bleek dat opstoppen vaak ook nog eens relatief eenvoudig op te lossen zijn: 1. bij bakkerij van Kooten moet gelost worden op de weg omdat er geen laad- en loszone is 2. voetgangers en fietsen steken her en der over en trekken zich niets aan van stoplichten 3. automobilisten gaan toch vanaf de Koningsweg linksaf de Eikenlaan in Dit zijn slechts voorbeelden, en ik stel me zo voor dat in gesprekken met direct omwonenden u nog veel meer informatie zult krijgen.	De voorbeelden die u noemt komen inderdaad ook uit diverse gesprekken met omwonenden en in de klankbordgroep naar voren. Zo is enige tijd geleden bij bakkerij Van Kooten al een laad- en losplaats ingericht. Verder willen wij juist voorkomen dat er nieuwe problemen in de doorstroming van het verkeer ontstaan, vanwege de groei van het verkeer die wij verwachten.

Reactie:	Antwoord:
Samengevat: wij maken ons grote zorgen over dit geldverslindende plan en de impact die dit op onze directe leefomgeving zal hebben. Wij verwachten dan ook dat u een van ons uitnodigt om in de klankbordgroep zitting te nemen en verder uw reactie op bovenstaande.	Wij nodigen u graag uit voor een persoonlijk gesprek om uw zorgen te bespreken.
29 - R.J. Smit, Den Bliklaan 67	
Mijn opmerking heeft betrekking op de openstelling van de spoorwegovergang Foekenlaan/Den Bliklaan. Bij openstelling in de avondspitsuur wordt een toename is van ca. 100 motorvoertuigen verwacht. Dit verkeer komt vanuit de Den Bliklaan (fig 3.3). Merkwaardigerwijs wordt over de Den Bliklaan verder in het plan niet gesproken. Momenteel is de verkeerssituatie in de Den Bliklaan momenteel al gevaarlijk. Er wordt vaak te snel gereden, de weg is smal, onoverzichtelijk en er is veel fietsverkeer. Zo zijn er op dit traject drie onoverzichtelijke scherpe bochten en een gevaarlijk kruispunt met de Bosstraat. Hierom ben ik tegen verdere toename van de verkeersintensiteit door openstelling van de spoorovergang. In het rapport wordt gesteld dat bij openstelling van de Foekenlaan het gewenst is deze weg te herprofilen. Mocht worden besloten de afsluiting op te heffen dan verwacht ik dat in de Den Bliklaan ook maatregelen worden getroffen om de veiligheid te waarborgen.	Wij willen u voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen een toename van verkeer op de Den Bliklaan. Wij nemen uw verzoek om maatregelen op de Den Bliklaan mee in de verdere planvorming.
30 - W.A.J.E. Dobbelssteijn, Korte Ossendam 51	
Een suggestie voor de uitwerking van de plannen rond verkeersdoorstroming Soest-Zuid: de oversteekplaatsen op de Ossendamweg zijn alleen voorzien van zebrastrepen op het asfalt en niet op het rode fietspad. Dat houdt in dat bij het oversteken van de drukke weg, vervolgens alsnog opgepast moet worden voor brommers en fietsers op het fietspad. De ruimte om daar veilig op te wachten is er niet want de rand tussen fietspad en weg is erg smal. Tevens is de huidige constructie lastig uit te leggen en moeilijk te overzien voor kleine kinderen (die veelvuldig oversteken van en naar de Werveling) moeilijk uit te leggen. Mijn voorstel is dan ook om de zebra door te trekken over de fietspaden aan beide zijden van de weg. Dat kan overigens al op voorhand, zonder dat het gehele plan rond is en in gang gezet zal worden.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij leggen in principe geen zebrapaden op fietspaden. Dit komt voort uit ons fietsbeleid. De voorrang tussen fietsers en voetgangers regelt zich over het algemeen zelf. Bovendien is het voor fietsers belastend om af te moeten stappen en weer opstappen, terwijl het voor een voetganger nauwelijks bezwaarlijk is om even te wachten. Voorwaarde is wel dat tussen het fietspad en de hoofdrijbaan voldoende opstelruimte is voor voetgangers, zodat ze niet op de rijbaan hoeven te wachten.
31 - M. Los, Eikenlaan 67	
Als bewoner van de Eikenlaan (67) geef ik er de voorkeur aan dat namens de Gemeente variant 2B wordt uitgevoerd. Dit houdt globaal in dat het busstation wordt VERPLAATST en het busverkeer VERDWIJNT uit de Eikenlaan.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij hebben kennis genomen van uw voorkeur voor variant 2B.
32 - P. van den Broek, Soesterbergsestraat 101	
Wij vinden dat het verkeersplan vanuit Soesterberg het aanzien van Soest gaat schaden. Door het weghalen van de bomen aan de Soesterbergsestraat en het verbreden van die weg komen bezoekers en bewoners die Soest binnen rijden niet meer via een "laan gevoel" maar via een grote weg Soest binnen. Het is onze mening dat dit niet goed is voor de omgeving maar ook voor Soest als groen gemeente.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. De entree van Soest via de Soesterbergstraat wordt nog altijd gekarakteriseerd door een fraaie bomenlaan, die al ruim voor de komgrens aanwezig is. Helaas is ter hoogte van het kruispunt Soesterbergsestraat - Vondellaan over een lengte van 250 meter niet mogelijk deze dubbele rij te handhaven. Wel blijft hier een éézijdige bomenrij, die over deze lengte een ander straatbeeld geeft. Bovendien komen er in ons plan meer bomen in Soest-Zuid terug, waarmee wij ook aandacht hebben voor Soest als groene gemeente.
Daarnaast hebben wij sterke twijfels of het verbreden van die weg het probleem verder (de hoek om richting de Ossendamweg) gaat oplossen. Na de presentatie snap ik dat het verbreden van de weg alleen bedoelt is om de stoplichten vanuit Soesterberg minder snel op groen te zetten en het verkeer dus voor de stoplichten beter kwijt te kunnen. Dit lost dus niets op!	Er ontstaan lange wachtrijen voor het kruispunt omdat er niet genoeg verkeer tegelijk overheen kan. Door rijstroken te verdubbelen kan er in een kortere tijd meer verkeer over het kruispunt rijden. Daarmee kunnen we ervoor zorgen dat iedereen binnen twee minuten groen krijgt.
Ons inziens is het plan dus geen goed doordacht plan. De tunnel bij Soest Zuid zal de oplossing moeten zijn!	Een autotunnel bij het station kan meer verkeer verwerken, maar zorgt er ook voor dat de verkeersdruk op het kruispunt bij de Soesterbergsestraat groter wordt. Wij zijn van mening dat het nu voorliggende maatregelenpakket een integrale en goed onderbouwde oplossing biedt voor de doorstroming op het hoofdwegennet in Soest Zuid.
33 - P. van Oers-Grove, Eikenlaan 32	

Reactie:	Antwoord:
Ik heb de plannen al lange tijd gevolgd en begrijp totaal niet waarom de gemeente en plannersmakers niet luisteren naar wat de bewoners Soest Zuid nu eigenlijk willen. Waarom is er werkelijk nergens het uitgangspunt, en als voorwaarde dus, de leefbaarheid e woonomgeving terug te lezen! Een gemeente die hiervan de mond vol heeft maar in de praktijk merk ik hier niets van als het om de omgevingskwaliteit en leefbaarheid van de direct betrokkenen gaat.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. De leefbaarheid van Soest voor bewoners staat voorop in alles wat wij als gemeente doen. Dat is ook de reden waarom we begonnen zijn met dit project. Om te voorkomen dat er over een paar jaar dagelijks lange files in de straten van Soest staan, pakken we die problemen nu aan. Wij begrijpen heel goed dat de plannen die er nu liggen niet door iedereen als iets positiefs gezien worden.
Wel is er plots veel mogelijk rondom het verkeersveilig maken van gebieden rond Bartolotti, Pimpelmees, foekenlaan om het verkeer terug te dringen dmv drempels en verkeersbelemmerende maatregelen. Maar de leefomgeving Eikenlaan? Ik lees nergens vooruitgang terug. Zo is het al jaren een doorn in het oog dat wij, bewoners Eikenlaan, bussen door onze straat hebben. Een straat die al langer onveilig is door de bussen die doorjakkeren, en elkaar moeten passeren terwijl dat niet kan. Fietzers die worden opzijgedrukt en geparkeerde 2 autos die door de uitwijkende bussen schade oplopen en zelfs totalloss worden door een bus die voor de zoveelste keer achteruit moet rijden, aar dat natuurlijk niet kan! Talloze verzoeken om maatregelen tegen sluipverkeer, tegen busoverlast, drempels, straTjuwelen... Niets is gehonoreerd. Maar elders kan dat wel opeens lees ik?	In ons voorstel krijgen de Bartolottilaan en de Foekenlaan drempels, omdat deze straten zonder deze maatregelen meer verkeer te verwerken krijgen. Wij hebben voorgesteld om bestaande afsluitingen van deze wegen op te heffen. De Eikenlaan wordt in alle varianten ter hoogte van de Ossendamweg juist afgesloten (uitgezonderd voor lijnbussen). Daarmee verwachten wij dat het in de Eikenlaan een stuk rustiger wordt. Wij kunnen ons voorstellen dat u het vele busverkeer door uw straat graag ziet afnemen.
En als ik dan lees dat er ook gelede bussen komen..!!!! En een nog groter busstation. Niet te geloven. Waar is het motto van een leefbaar Soest? Waarom wordt de bus lijn niet rechtstreeks doorgetrokken vanuit en naar Amersfoort via Ossendamweg en dan een halte bij sporthal de Bunt of iets daarvoor? Er is maar 1 halte voor de Jumbo. Verleg die naar de Ossendamweg of Vondellan en je ontlast het hele gebied Eikenlaan. Voor de bus ook fijn dat die rechtstreeks naar t station kan doorrijden. Met veiligheid voor iedereen. Of prefaleert hier weer het geld, en het verkeer, i p v veilige leefomgeving?	Juist vanuit het oogpunt van leefbaarheid vinden wij het belangrijk dat zoveel mogelijk mensen gebruik maken van de bus. Daar horen ook goede voorzieningen bij, zoals bussen die groot genoeg zijn en een ruim busstation dichtbij het perron. Wij hebben ook varianten onderzocht waarbij het busstation wordt verplaatst naar de Koningsweg/Nieuweweg. Busreizigers moeten dan echter verder lopen naar het perron en bewoners van o.a. de Parklaan hebben hier bezwaar tegen. De gemeenteraad moet uiteindelijk dit najaar deze belangen tegen elkaar afwegen en een definitief besluit nemen.
34 - P. Mout, Bosstraat 9	(ZIE OOK DE BIJLAGEN)
Graag geef ik de gemeente een aantal zaken ter overweging mee bij de plannen de kop van de Bosstraat opnieuw in te richten in het kader van de reconstructie van de directe omgeving van Station Soest Zuid. De groenstroken aan beide zijden van dit deel van de Bosstraat worden momenteel zeer zelden gebruikt voor P&R. Mijn conclusie daarbij is dat de huidige voorziening afdoende is en het zeer de vraag is of er behoefte bestaat aan een verdubbeling van de capaciteit.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Het is onze wens om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Daarbij hoort ook dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor mensen die in het voor- of natransport geen gebruik kunnen of willen maken van de fiets of de bus. Over het gebruik van het parkeerterrein krijgen wij verschillende signalen. Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen baseren wij ons op prognoses van NS. Samen met NS zullen wij nogmaals naar de meest actuele prognoses kijken. Op basis daarvan zullen we nogmaals toetsen hoeveel parkeerplaatsen erbij moeten komen.
Mocht de gemeente persisteren in haar voornemen het aantal parkeerplaatsen sterk te verhogen dan geef ik in overweging daarvoor het huidige skatebordterrein te gebruiken. Het voordeel is tweërlei; Het kan zonder aanbrengen van additionele milieuschade en aan veel nachtelijke onrust, akoestische vervuiling en vandalisme wordt een eind gemaakt.	De recente overlast en het vandalisme in de omgeving van het station zijn bij ons bekend. Voor de herinrichting van het gebied liggen nu verschillende varianten voor, waarbij wij in alle varianten ook aandacht hebben voor sociale veiligheid en zaken als voldoende (toe)zicht en verlichting. Een speelplek in Park Klein Engendaal blijft echter bestaan. Hoewel deze in het kader van het speelruimtebeleid in de toekomst waarschijnlijk een andere invulling krijgt, vinden wij dat jongeren elkaar in de openbare ruimte moeten kunnen blijven ontmoeten. Overlast en strafbare feiten accepteren wij echter niet. In september hebben wij een Plan van Aanpak jongerenoverlast vastgesteld, waarin de gemeente, politie en Balans afspraken hebben gemaakt over taken en verantwoordelijkheden bij de aanpak van overlast. Daarbij is er uitdrukkelijk een rol voor de jongeren zelf weggelegd, maar worden ook ouders en buurtbewoners bij de uitvoering betrokken.

Reactie:	Antwoord:
Tenslotte wil ik aandacht vragen voor de effecten van Kiss & Ride. Nu al geeft dat de meeste hinder. Niet alleen genereert een K&R-passagier tweemaal zoveel verkeersbewegingen (voor zowel halen als brengen 2 x door de Bosstraat) maar het is ook juist deze groep chauffeurs die de snelheidsbeperking op grove wijze schendt. Snelheden boven de 60 km/h worden moeiteloos gehaald. De huidige snelheidsbeperkende maatregelen zijn onlogisch en daardoor inadequaar omdat ze liggen op die plaatsen waar van nature al geremd moet worden (bij ingang van de Bosstraat en bij het oprijden van het parkeerterrein). Eigenlijk is het een wonder dat in al die jaren zich nog nooit een ernstig ongeval heeft voorgedaan te meer daar de in de Bosstraat wonende kinderen de groenwal aan de Noordzijde graag als speelveld gebruiken en een organisch ontstane (en dus niet officiële) toegang tot het park tegenover nr 9 heel veel door fietsers, kinderen, hondenuitlaters en ruiters wordt gebruikt. Een deel van die gebruikers (met name de kleine kinderen) duikt zo, uit het groen, de weg op. Bij een herinrichting van de kop van de Bosstraat geef ik de gemeente dan ook ter overweging andere dan de huidige snelheid reducerende maatregelen te nemen. Te denken valt daarbij aan een 30 km-drempel halverwege het doodlopende gedeelte van de Bosstraat of het plaatsen van (eventueel door de bewoners te onderhouden) betonnen bloembakken die de automobilisten tot slalommen dwingen.	Als het plan om het P+R terrein uit te breiden doorgaat, nemen wij uw suggestie over om halverwege het doodlopende gedeelte van de Bosstraat een 30 km-drempel te plaatsen. Samen met de bewoners van dit deel van de Bosstraat willen wij dan bekijken wat de beste plek hiervoor is.
35 - J.J. Vrakking, Insingerstraat 56C	
Op 10 juni j.l. ben ik naar de voorlichtingsbijeenkomst over het verkeersplan Soest-Zuid geweest. De presentatie was helder. De knelpunten op het gehele project kunnen niet los van elkaar gezien worden. AANSLUITING Nieuweweg-Koningsweg: Links afslaan vanaf de Koningsweg richting Nieuweweg opheffen. Hierdoor maak je de doorstroming bij deze stoplichten beter.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij stellen voor om extra rijstroken aan te leggen vanaf de Nieuweweg en de Koningsweg naar het stationsgebied. Het klopt dat het opheffen van de afslag vanaf de Koningsweg linksaf naar de Nieuweweg daarbij kan zorgen voor een nog betere doorstroming. Met de door ons voorgestelde maatregelen voldoen wij echter al aan onze uitgangspunten voor een betere doorstroming. Daarbij willen wij bij voorkeur geen nieuwe afsluitingen creëren.
Geen rotonde bij Pimpelmees nodig. Indien er toch voor een rotonde gekozen wordt deze bij de aansluiting van de Nieuweweg realiseren door de Koningsweg iets om te leggen richting Hazelaar.	Een rotonde kan minder verkeer verwerken dan een kruispunt met verkeerslichten. Uit ons onderzoek blijkt dat het kruispunt met de Nieuweweg te druk is voor een rotonde.
SPOOR! De beschikbare financiën zorgen ervoor dat een tunnel bij het spoor bijna niet haalbaar is. Dat is op zich jammer. Kijk maar eens wat voor effect de tunnel onder het spoor in Bilthoven voor effect heeft op de doorstroming van het verkeer. - OV-passage (2A) – Busstation langs N221 (2B) - Maatregelen op maaiveld (2C) (zoals op blz. 12 van de presentatie) heeft dan mijn voorkeur.	Wij nemen kennis van uw voorkeur.
KRUISING Ossendamweg-Soesterbergsestraat Bij de kruising Ossendamweg – Soesterbergsestraat vinden vele verkeersstromen plaats die allen met stoplichten geregeld worden. Indien je hier het aantal mogelijkheden voor het gemotoriseerde verkeer weet terug te dringen zal dit minder verkeer doen opstropen. Volgens mijn inzicht kan je dit het beste bereiken door van het winkelgedeelte van de Soesterbergsestraat een éénrichtingsweg te maken. Maar dan niet zoals tijdens de presentatie werd besproken(dan blijven er nog steeds 3 verkeersstromen toegestaan om dit gebied in te rijden). - éénrichtingsverkeer in winkelcentrum en wel vanaf het winkelcentrum richting Soestduinen. Dan heb je ook geen opstelstrook nodig voor het verkeer op de Vondellaan dat rechtsaf de Soesterbergsestraat in moet. Bovendien creëer je ruimte op de Ossendamweg voor rechts afslaand verkeer richting Soestduinen Dit betekent dat het verkeer komende vanaf Soestduinen na de kruising niet verder de Soesterbergse straat mag vervolgen doch ofwel linksaf de Ossendamweg in moet ofwel rechtsaf de Vondellaan in moet.	Hartelijk dank voor uw suggestie. In ons onderzoek is ook deze optie aan bod gekomen. Wij hebben echter geconstateerd dat dit geen oplossing biedt voor het probleem. Het probleem op het kruispunt wordt veroorzaakt door de hoeveelheid verkeer op de volgende combinatie van rijrichtingen: (1) vanaf de Vondellaan linksaf naar de Soesterbergsestraat. (2) vanaf de Soesterbergsestraat linksaf naar de Ossendamweg. (3) vanaf de Ossendamweg rechtdoor naar de Vondellaan. En (4) vanaf het winkelcentrum rechtdoor richting Soestduinen. Om het probleem op te lossen moet de hoeveelheid verkeer op deze richtingen afnemen of sneller over het kruispunt kunnen rijden. De rijrichtingen die het winkelcentrum ingaan maken hier geen deel van uit en kunnen altijd gelijktijdig met een van de bovenstaande richtingen groen krijgen. Eenrichtingsverkeer vanuit het winkelcentrum lost daarom het probleem van wachtrijen voor het kruispunt niet op.

Reactie:	Antwoord:
KRUISING Vondellaan-Birkstraat Bij het kruispunt de Birkstraat kan het verkeer op de Vondellaan dan linksaf om verder zijn weg richting Soest te vervolgen. (Lijkt een beetje op het ommetje bij AH aan de van Weedestraat). Door dit kruispunt iets te verleggen kan je mogelijk ook de fietsers richting Overhees dwingen om via de Gallekampelsweg richting spoor te fietsen. Hierdoor kan je de voorsorteerstrook op de Vondellaan voor linksaf slaand verkeer verlengen. Om het aantal verkeersrichting hier ook te beperken zou men het laatste stukje Birkstraat tot het kruispunt Vondellaan éénrichtingsverkeer kunnen maken.	Uw suggestie sluit aan bij het vorige punt. Als we het verkeer vanaf de Ossendamweg dat linksaf Soest in wil om laten rijden via de Vondellaan, vergroten we het probleem op het kruispunt Soesterbergsestraat. De toch al drukke richting vanaf de Ossendamweg naar de Vondellaan wordt dan nog drukker. Het opheffen van het fietspad langs de Vondellaan vinden wij geen goed idee. Daarmee wordt de afstand die fietsers moeten rijden naar het kruispunt meer dan verdubbeld. Wij vinden dat de maatregelen voor het autoverkeer niet ten koste moeten gaan van de fiets. We willen juist het fietsgebruik stimuleren.
KRUISING Ossendamweg – Schoutenkampweg Deze kruising kan in takt blijven of indien nodig tegen minimale investeringen worden aangepast. Ook behoeft de aansluiting Dr. Jacobstraat niet te worden aangepast hetgeen financieel weer extra ruimte geeft. De oversteek kan , net als in de bestaande situatie, zowel bij de Braamweg als bij de Dr. Jacobstraat gehandhaafd blijven.	Op verzoek van de klankbordgroep en de gemeenteraad hebben wij gezocht naar mogelijkheden om de oversteekbaarheid van de Ossendamweg bij de Schoutenkampweg te verbeteren. Wij zien het verplaatsen van het afslagvak en het omdraaien van de rijrichting van de Dr. s'Jacobstraat hiervoor als enige mogelijkheid. Mede vanwege het beperkte draagvlak voor deze maatregel hebben wij dit geschrapt uit de plannen. Het is aan de gemeenteraad om hier een definitief besluit over te nemen.
FIETSOVERSTEEK en ZEBRA naar Oude Utrechtseweg Deze opheffen. Deze oversteek realiseren volgens plan langs benzinestation. Klein stukje wordt dan tweerichtingsfietspad (extra breed) Deze ruimte ontstaat in het plan doordat er geen extra baan op de Ossendamweg behoeft te worden aangelegd. Mijn plan heeft wel gevolgen voor de verkeerstroom vanuit de Ossendamweg, Soesterbergsestraat en Birkstraat richting het winkelcentrum Soest-Zuid. Deze motorvoertuigen zullen allen via de Birkstraat richting Kerkstraat moeten en dan vlak voor het benzinestation Plekkepoel de Eikenlaan in moeten rijden of bij de rotonde Kerkstraat- Soesterbergsestraat de Soesterbergsestraat in moeten rijden.	Vanwege de verkeersveiligheid (er komen hier vijf rijstroken) vinden wij het nodig om deze fietsoversteek op te heffen en fietsers en voetgangers bij de verkeerslichten over te laten steken. Wij hebben daarbij wel grond nodig van het tankstation.
Bartolottilaan en Foekenlaan Om de verkeersader Ossendamweg te ontlasten is het noodzakelijk het verkeer niet volgens het oude trechtermodel te geleiden maar ben ik een voorstander van het vergietmodel. Dus geen wegafsluitingen, maar laat de verkeersdeelnemer zelf zijn weg naar zijn bestemming vinden. Soms is dat door de wijk (in de spits) anders is dat via de doorgaande wegen. Ik zeg altijd: "De verkeersdeelnemer betaalt in het algemeen via de wegenbelasting voor het gebruik van alle wegen en krijgt geen korting omdat er wegen worden afgesloten." Wel betalen en er geen gebruik van mogen maken strookt niet zo goed met mijn rechtvaardigheidsgevoel.	De openstelling van de Foekenlaan is vooral bedoeld om verkeer uit de wijk een alternatieve mogelijkheid te geven om het spoor te kruisen. Met de opheffing van het afslagverbod naar de Bartolottilaan willen wij dat het verkeer naar deze wijk niet onnodig via de hoofdwegen hoeft om te rijden.
Tot slot: Daar waar rotondes worden aangelegd of gebruikt deze voorzien van stoplichten voor gebruik in de spits. Dit systeem wordt bij de rotonde in Woudenberg (richtingen Scherpenzeel-Leusden-Zeist-A12) ook toegepast en werkt goed.	Verkeerslichten bij een rotonde kunnen zorgen voor extra doorstroming. Bij de enige rotonde die wij voorstellen, ter hoogte van Pimpelmees, verwachten wij echter geen problemen met de doorstroming. Dat neemt niet weg dat dit een waardevolle suggestie kan zijn voor de toekomst of op andere plekken.
Ik hoop met mijn inbreng dat de verkeersambtenaren en degene die uiteindelijk de beslissingen moeten nemen een goedkoper en beter alternatief te hebben geboden. Ik wens hen in ieder geval veel wijsheid toe.	Wij willen u hartelijk bedanken voor uw reactie.
36 - P.G. Heij / T.J. Oldenburg, Eikenlaan 27	
M.H. n.a.v. uw verkeersplan en wonende op de Eikenlaan 27, willen wij graag vasthouden aan het plan 2B zoals door onze klankbordgroep met betrekking tot de Eikenlaan en het stationsgebied Soest-Zuid is aanbevolen. Wij stemmen dus samen met onze klankbordgroep Eikenlaan op plan 2B.	Wij willen u hartelijk bedanken voor uw reactie. Wij hebben kennis genomen van uw voorkeur voor variant 2B.
37 - S. Overduin-Somsen / N. Overduin, Bosstraat 5	

Reactie:	Antwoord:
In een belangrijk deel van de voorgestelde maatregelen voor een betere verkeersdoorstroming (variant 2C) kunnen wij ons vinden. Echter wat betreft de uitbreiding van parkeervoorziening op de kop van de Bosstraat plaatsen wij een kritische kanttekening. Wij zien weliswaar het belang in van maatregelen ter stimulering van het openbaar vervoer maar meer parkeerplaatsen zorgen ook voor een aanzuigende werking, m.a.w. stimulering om vooral met de auto naar het NS station te gaan in plaats van met de fiets. Als er uitgebreid moet worden dan zijn wij voorstander van een beperkte uitbreiding van de huidige parkeerplaats. Het moet uitvoerbaar zijn daarvoor een deel van de huidige aangrenzende groenstrook te benutten. Gezien de toenemende ontwikkeling van thuis – en flexwerken zal deze uitbreiding o.i. beperkt kunnen blijven.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij delen uw mening dat het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer naar het station de beste optie is. De fietsenstallingen en het busstation liggen daarom ook dicht bij het perron dan het parkeerterrein. Daarbij vinden wij wel dat onze inwoners vrijwillig die keuze moeten maken. Niet voor iedereen is de fiets of de bus een goed alternatief. Wij zijn blij als deze inwoners in elk geval een deel van hun reis met de trein willen afleggen. Ook voor die inwoners willen wij graag dat er goede voorzieningen zijn. Bovendien leidt een tekort aan parkeerplaatsen in veel gevallen tot parkeeroverlast. Dat willen wij voorkomen.
Wij verzetten ons tegen verdere aantasting van het park Klein Engendaal t.b.v. parkeervoorzieningen. Er is in de loop van de jaren o.a. door aanleg en uitbreiding van de beeldentuin al veel van de openbare ruimte ingeleverd. Vooral het eventueel kappen van bomen en verdere verstening stuit op groot bezwaar. Een algehele facelift van het deel van het park dat grenst aan de Bosstraat (met name de speelvoorziening) is meer op haar plaats en bevelen wij van harte aan.	Wij begrijpen dat u bezwaar heeft tegen het kappen van bomen en verdere verstening van het park. In alle varianten verdwijnen bomen uit het gebied. In onze voorkeursvariant (2C) is dit aantal echter het laagst. Voor elke boom die wij kappen, herplanten wij bovendien nieuwe bomen om het groene karakter in stand te houden. Als het parkeerterrein aan de Bosstraat wordt uitgebreid, willen wij u graag betrekken bij het ontwerp hiervan, om dit een zo groen mogelijke uitstraling te geven. Een volledige facelift van het park is op dit moment niet aan de orde.
38 - P.J.J.Wetser, Bartolottilaan 27	
Op 5 juni 2015 organiseerde de gemeente Soest een informatieavond over verkeersplan Soest Zuid. Ik heb deze avond bijgewoond. Na de presentatie van de projectleider, de heer Landman, heb ik hem gevraagd naar het effect van de voorgenomen ontsluiting van de Bartolottilaan op de 25 km-norm. Hij antwoordde dat hij dat niet wist. "Dit effect is niet gemeten en er is geen prognose van bekend. Vermoedelijk is het open stellen van de Bartolottilaan nauwelijks van invloed op de 25 km-norm." Daarop heb ik de wethouder mevrouw Van Berkel dezelfde vraag voorgelegd. Zij zei dat het haar bekend was dat er nauwelijks of geen effect op de 25 km-norm mocht worden verwacht van het ontsluiten van de Bartolottilaan. De wethouder vertelde dat zij met een inbreng van € 700.000 er in was geslaagd om € 14,5 miljoen te verwerven voor de verkeersplannen van Soest Zuid. De investering in de herinrichting van de Bartolottilaan was hiervan een onderdeel. Ik wees op de reacties van de bewoners, die sterk gekant waren tegen de openstelling en herinrichting van de Bartolottilaan waren. Hoe konden B&W hieraan vasthouden, terwijl erkend werd dat deze plannen niet bijdragen aan het hoofddoel, namelijk realisatie van de 25-km norm? Daarop zei de Wethouder dat het mij vrij stond om aan de gemeenteraad mijn reactie kenbaar te maken. Dat doe ik bij deze.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Het openstellen van de Bartolottilaan is begin dit jaar naar voren gekomen uit ons verkeersonderzoek en was nog niet in beeld bij het verwerven van een regionale bijdrage voor de verkeersplannen in Soest-Zuid. Er is noch door wethouder Van Berkel noch door de projectleider aangegeven dat het openstellen van de Bartolottilaan nauwelijks van invloed is op de 25 km/h-norm. Tijdens de informatieavond is aangegeven dat niet per deelmaatregel inzichtelijk is gemaakt in hoeverre deze bijdraagt tot het halen van de 25km/h-norm. Voor het totaalpakket aan maatregelen is dit wel aangetoond. Het is een gegeven dat het opheffen van het afslagverbod naar de Bartolottilaan bijdraagt aan het verminderen van de verkeersdruk op de Vondellaan en dus positieve invloed heeft op het behalen van de 25km/h-norm. Wij zijn daarom van mening dat het nu voorliggende maatregelenpakket een integrale en goed onderbouwde oplossing biedt voor zowel de doorstroming op het hoofdwegennet in Soest Zuid, als voor de ontsluiting van de onderliggende wijken.
39 - Y.J. Herklots-de Vries, Minstreelpad 34	
Wow Jullie zijn wat van plan . Vind het goed dat er voor de fietsers goed geregeld wordt met het wegnennet in Soest . Dank U wel .	Wij willen u bedanken van uw reactie.
40 - F.P.M.Smeets, Bosstraat 11	

Reactie:	Antwoord:
mijn ervaring is dat slechts enkele dagen per jaar de parkeerplaats overvol is. Dan maakt men gebruik van de groenstroken in de rest van de straat. Dit is zeker geen structurele situatie. Een verdubbeling van het aantal parkeerplaatsen lijkt mij dan ook een rigoureuze en onnodige stap. Graag zie ik in de Bosstraat zoveel mogelijk groen gehandhaafd. Wellicht is het een suggestie om de skatebaan te demonteren en daar 10 extra parkeerplaatsen in te richten, want daar ligt al asfalt. Wellicht scheelt het ook in de overlast van hangjongeren.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij begrijpen dat u op dit moment geen parkeeroverlast op de Bosstraat ervaart en dat u graag ziet dat in de Bosstraat zo veel mogelijk groen wordt gehandhaafd. Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen baseren wij ons op prognoses van NS. Samen met NS zullen wij nogmaals naar de meest actuele prognoses kijken. De recente overlast en het vandalisme in de omgeving van het station zijn bij ons bekend. Voor de herinrichting van het gebied liggen nu verschillende varianten voor, waarbij wij in alle varianten ook aandacht hebben voor sociale veiligheid en zaken als voldoende (toe)zicht en verlichting. Een speelplek in Park Klein Engendaal blijft echter bestaan. Hoewel deze in het kader van het speelruimtebeleid in de toekomst waarschijnlijk een andere invulling krijgt, vinden wij dat jongeren elkaar in de openbare ruimte moeten kunnen blijven ontmoeten. Overlast en strafbare feiten accepteren wij echter niet. In september hebben wij een Plan van Aanpak jongerenoverlast vastgesteld, waarin de gemeente, politie en Balans afspraken hebben gemaakt over taken en verantwoordelijkheden bij de aanpak van overlast. Daarbij is er uitdrukkelijk een rol voor de jongeren zelf weggelegd, maar worden ook ouders en buurtbewoners bij de uitvoering betrokken.
41 - A. Knol, Kastanjelaan 25	
Ik kies niet voor optie 2 omdat kinderen dan zonder stoplicht moeten oversteken en dit zeker doen als ze anders om moeten rijden via een rotonde en een stoplicht bij de Nieuweweg. Er steken erg veel kinderen over! De autotunnel is dus mijn keuze	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw voorkeur voor een autotunnel.
maar wat de bushalte betreft: wat gaat er veranderen/vervallen in de diensten van 2016. Is er zo veel ruimte voor de bushalte nodig??	Op dit moment weten wij nog niet hoeveel ruimte er nodig is voor bushaltes. Als uit de nieuwe aanbesteding blijkt dat er minder bushaltes nodig zijn, passen wij het plan hierop aan.
Ik kies hier ook voor daar de trein in het najaar met bladeren op de rails een langere remweg heeft en de bomen veel langer dicht zijn, dit probleem blijft met 2 bestaan.	Het klopt dat de spoorwegovergang blijft bestaan als we kiezen voor maatregelen op maaiveld. De vertraging op de Ossendamweg ontstaat echter niet alleen door het spoor, maar ook door overstekende fietsers en voetgangers, bussen die in- en uitvoegen en verkeer vanuit de Eikenlaan. Door dit op een andere manier in te richten kunnen we ook een behoorlijke winst in de doorstroming behalen.
De Foekenlaan weer open: prima!! Er rijdt niet zoveel verkeer door en ik ben blij als ik de drukte kan ontlasten (en mijzelf) door de Foekenlaan te rijden. (Woon Kastanjelaan)	Wij nemen er kennis van dat u positief bent over het openstellen van de Foekenlaan in de spits.
Een oversteek bij de Schoutenkampweg/Ossendamweg lijkt mij niet handig. Het is daar erg druk en oversteken dus niet ongevaarlijk door de vele richtingen die ze kunnen nemen (Gauw even er tussendoor!). Wel zou het dan handig zijn als er op het fietspad tussen de dr. 's Jacobstraat en de Braamweg (de zebrapaden) 2 richtingen komen.	Op verzoek van de klankbordgroep en de gemeenteraad hebben wij gezocht naar mogelijkheden om de oversteekbaarheid van de Ossendamweg bij de Schoutenkampweg te verbeteren. Wij zien het verplaatsen van het afslagvak en het omdraaien van de rijrichting van de Dr. s'Jacobstraat hiervoor als enige mogelijkheid. Mede vanwege het beperkte draagvlak voor deze maatregel hebben wij dit geschrapt uit de plannen. Het is aan de gemeenteraad om hier een definitief besluit over te nemen. Een fietspad in twee richtingen vinden wij echter ook geen goed idee bij de Schoutenkampweg. Dat maakt dit kruispunt nog minder overzichtelijk.
42 - C. Leive-Broekhuis, Reigerpad 15	
De bereikbaarheid van de woonhuizen op de Soesterbergsestraat (oneven nummers) gaat dusdanig achteruit dat er gevaarlijke situaties kunnen ontstaan voor bewoners en weggebruikers en kinderen. Ook het aantal parkeerplaatsen dat komt te vervallen, is onacceptabel groot. Het alternatief (Tinq station) dat wordt aangeboden voldoet absoluut niet, denk aan inbraakgevoeligheid. Wij zijn van mening dat het een onacceptabel plan is voor alle mensen die in dit gebied wonen.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij zijn van plan om alle parkeerplaatsen die in de plannen vervallen te compenseren op het terrein van het tankstation. Wij staan open voor suggesties om dit op een andere plek te doen. Wij zijn niet overtuigd van de grotere kans op inbraak op dit terrein. Ook op de huidige plek geldt dat het verstandig is om geen waardevolle spullen in de auto achter te laten.

Reactie:	Antwoord:
Ook zal de oplossing voor de verkeersdoorstroming niet toereikend zijn. Door het afsluiten van wegen bv Foekenlaan tussen 16.00 uur en 18.00 uur en eenrichtingsverkeer van wegen te maken los je deze problemen niet op.	Het pakket aan maatregelen dat wij voorstellen gaat ook uit van het opheffen van de spitsafsluiting op de Foekenlaan. Wij zijn van mening dat het nu voorliggende maatregelenpakket een integrale en goed onderbouwde oplossing biedt voor zowel de doorstroming op het hoofdwegennet in Soest Zuid, als de ontsluiting van de onderliggende wijken.
43 - S.C.M. de Muinck Keizer-Larsen, Bosstraat 19	
Hoe meer voorzieningen je creëert, hoe meer aantrekkingskracht!! Dit is m.i. niet de bedoeling. Waarom is er niet gekozen voor meer aansluiting van verkeer richting Dalweg. Dus meer spreiding. Behoud landelijker karakter.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij vinden het voor onze inwoners en bedrijven belangrijk dat er goede hoofdwegen zijn, waarbij het verkeer in de spitsen niet structureel in de file staat. Ook voor de leefbaarheid in de wijk is dat belangrijk. Daar hoort bij dat we de problemen oplossen en deze niet verschuiven naar andere wegen.
Bij verplaatsing van het busstation naar Koningsweg. Daarmee gaat verkeer over de hoofdas en woonomgeving te ontlasten.	We hebben verschillende varianten voor het stationsgebied in beeld gebracht. Ook varianten met een busstation langs de Koningsweg. De Eikenlaan wordt hiermee ontlast en de bus blijft op de hoofdweg. Mede gezien de kosten hebben wij echter voorkeur voor een variant waarbij het busstation op de Eikenlaan blijft.
Kijk goed of je parkeerplaatsen kunt verdelen. Dus niet alleen op Bosstraat, maar ook op Eikenlaan en deel op Kastanjelaan. Daarmee kan mogelijk ook de hoofdas ontlast worden! Mogelijk ook minder vandalisme.	Het heeft ook onze voorkeur om de parkeerplaatsen op de Eikenlaan uit te breiden. In deze buurt wordt de meeste parkeeroverlast ervaren. Bij behoud van het busstation aan de Eikenlaan is hiervoor echter geen ruimte. Wij geven dan de voorkeur aan een duidelijk herkenbaar parkeerterrein voor treinreizigers aan de Bosstraat.
Ongeacht of parkeerplaatsen wel/niet worden uitgebreid, is een belangrijk punt voor nu en voor straks: . vermindering van snelheid op de Bosstraat met verkeersdrempels. Het is regelmatig een racebaan! . handhavingsbeleid op 30 km snelheid (controles) => de Bosstraat is regelmatig een racebaan!	Wij begrijpen dat in de Bosstraat te hard wordt gereden. Helaas komt dit op veel plaatsen in onze gemeente voor en heeft handhaving daarop voor de politie geen prioriteit. Als het plan om het P+R terrein uit te breiden doorgaat, leggen wij een extra verkeersdrempel aan. Samen met de bewoners van dit deel van de Bosstraat willen wij dan bekijken wat de beste plek hiervoor is.
. aandacht voor terugbrenging geluidsoverlast, vandalisme en ongewenste handel! = > dus meer veiligheid!!	De recente overlast en het vandalisme in de omgeving van het station zijn bij ons bekend. Voor de herinrichting van het gebied liggen nu verschillende varianten voor, waarbij wij in alle varianten ook aandacht hebben voor sociale veiligheid en zaken als voldoende (toe)zicht en verlichting. Een speelplek in Park Klein Engendaal blijft echter bestaan. Hoewel deze in het kader van het speelruimtebeleid in de toekomst waarschijnlijk een andere invulling krijgt, vinden wij dat jongeren elkaar in de openbare ruimte moeten kunnen blijven ontmoeten. Overlast en strafbare feiten accepteren wij echter niet. In september hebben wij een Plan van Aanpak jongerenoverlast vastgesteld, waarin de gemeente, politie en Balans afspraken hebben gemaakt over taken en verantwoordelijkheden bij de aanpak van overlast. Daarbij is er uitdrukkelijk een rol voor de jongeren zelf weggelegd, maar worden ook ouders en buurtbewoners bij de uitvoering betrokken.
Is een extra toegang/afrit voor de parkeerplaatsen vanaf de Koningsweg een mogelijkheid? Daarmee blijft verkeer op hoofdas, dus Nieuweweg. Als busstation op Nieuweweg zit, heb je rotonde Pimpelmees nodig. Mogelijk kun je dit de busstrook ook benutten voor inrit vanaf Nieuweweg naar parkeerplaats Bosstraat. Wel moet er dan geen open verbinding zijn met de Bosstraat. En Daarmee ontlast je woonomgeving.	Hoewel wij het een sympathiek idee vinden om het parkeerterrein een eigen aansluiting op de Nieuweweg te geven, gaat zo'n aansluiting ten koste van de doorstroming van het verkeer op deze weg. Het is juist het doel van het project dat de we deze doorstroming willen verbeteren.
44 - Ambachtsbakker van Kooten, Birkstraat 93	

Reactie:	Antwoord:
Onderstaand onze reactie op de plannen aangaande Birkstraat en dan met name ter hoogte van Ambachtsbakker van Kooten(nr 93). Het voorstel betekend een inperking van 4 parkeerplaatsen i.v.m. verlengen afslagvak Birkstraat. Dit betekend dat: *Klanten niet of nauwelijks meer kunnen parkeren Parkeren aan de Birkstraat is heden ten dage al een probleem, helemaal met de komst van Amerpoort op het terrein van Vosseveld. Bestemmingsverkeer voor Vosseveld parkeert op de oprijlaan van Vosseveld maar daar is niet regelmatig niet voldoende ruimte waardoor er op de Birkstraat wordt geparkeerd. Dit is al een probleem omdat klanten van ons, komend vanuit Soest, moeilijk kunnen parkeren, dit wordt verergerd omdat voor de bakkerij 4 plaatsen verdwijnen en er dus aan de kant van Vosseveld moet worden geparkeerd, onmogelijk als je vanuit Amersfoort komt.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij realiseren ons dat het verlies aan parkeerplaatsen bij uw bakkerij een van de belangrijke nadelen van het plan is bij het verlengen van de afslagstrook op de Birkstraat. Wij zijn inmiddels met u in overleg om alternatieven te verkennen, zoals de mogelijkheid om de parkeerplaatsen op eigen terrein te compenseren.
Met de aanpassingen wordt de Birkstraat ter hoogte van de bakkerij een 3-baans weg waardoor oversteken nog lastiger wordt dan het nu al is. Nu kan er nog redelijk veilig worden overgestoken omdat verkeer moet wachten voor de stoplichten. De aanpassingen, met de bedoeling meer doorstroming, wordt oversteken nog lastiger, zeker met een 3-baans weg.	Howel de oversteekplaatsen bij de Vondellaan (verkeerslichten) en bij de Van Lennepaan (zebrapad) in ons plan gehandhaafd blijven, realiseren wij ons dat oversteken recht voor de winkel moeilijker wordt.
De laad en los plaats voor leveranciers wordt opgeheven Een paar maal per week wordt de bakkerij belevend door leveranciers met vrachtwagencombinatie van 18 meter of zelfs langer. In het verleden is hiervoor door de gemeente een laad en losvak ingesteld om de doorstroming te bevorderen: regelmatig stonden er files tot aan Amersfoort omdat er bij de bakkerij een vrachtwagen stond te lossen. Met de aanpassingen zal dit vak worden opgeheven en zullen de leveranciers dus noodgedwongen op het afslagvak moeten laden en lossen. Dit lijkt oins niet de bedoeling en is zeker niet bevorderlijk voor de doorstroming van het verkeer.	Alleen in de spits is een langer afslagvak nodig voor een goede doorstroming. In het vervolg op ons overleg over de parkeerruimte bekijken wij graag op welke tijden laden en lossen buiten de spits mogelijk is en hoe we ervoor kunnen zorgen dat de vrachtwagencombinatie op die momenten in de nabijheid van de bakkerij kan stoppen.
Conclusie is dat wij niet vrolijk worden van de voorstellen zoals deze er nu liggen. Met name de inperking van parkeerplaatsen geeft ons behoorlijke kopzorgen omdat dit naar wij vermoeden klanten en dus omzet gaat kosten. Kracht van deze winkel is dat klanten komen aanrijden, parkeren en even snel de winkel inlopen. Dit zijn vaste klanten maar ook klanten die onderweg zijn en even stoppen, denk aan vrachtwagenchauffeurs e.d.).	Wij hopen samen met u tot een oplossing te komen die naar ieders tevredenheid is.
45 - D. Frederiks, Soesterbergsestraat 87	
Recent hebben mijn vrouw en ik het koopcontract getekend van de woning aan de Soesterbergsestraat 87. Nu heb ik gezien op soest.nl dat er plannen zijn voor de aanpassing van deze weg en dat dit nodig is voor de toekomst begrijp ik ook. Nu zag ik dat het mogelijk is om op dit plan een reactie te geven. Dat wil ik dan ook graag doen. De plannen die ik heb gezien voor de Soesterbergsestraat verbazen mij, aangezien er parkeerplaatsen en bomen geruimd worden aan die kant van de weg (oostkant), waar de tuinen het kleinst zijn. Dit betekent dat de weg juist wordt uitgebreid naar de kant van woningen die al het dichtst op de weg geplaatst zijn. Is er nagedacht over de gevolgen hiervan? Mij lijkt het eerlijker om de weg ofwel aan de overzijde uit te breiden waar de afstand woning-weg nu al groter is, ofwel om de uitbreiding aan beide zijden van de weg uit te voeren, zodat beide zijden van de weg even zwaar 'getroffen' worden door deze aanpassing. Dat dit ook weer gevolgen heeft voor de parkeerplaatsen begrijp ik, echter lijkt mij er veel voor te zeggen om de 'schade' eerlijker te verdelen. Er zijn denk ik voldoende alternatieven voor handen om ook dit weer op te lossen.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. De keuze om de extra rijstrook aan uw kant van de weg te leggen is in zekere zin willekeurig. De rijstrook in het midden leggen vinden wij geen goed idee omdat dit nog meer bomen en parkeerplaatsen zou kosten. Het verplaatsen van de extra rijstrook naar de overzijde is echter wel mogelijk. Wij hebben kennis genomen van uw argument dat de woningen hier verder van de weg staan. Wij zijn dan ook bereid in de volgende fase een variant te ontwerpen met de uitbreiding aan de andere zijde, om de voor- en nadelen hiervan goed tegen elkaar af te kunnen wegen.
46 - L. de Lange, Braamweg 25	

Reactie: Met veel interesse heb ik de (bewogen) informatiebijeenkomst op 10 juni over het verkeersplan Soest Zuid bijgewoond. Duidelijk is dat leefbaarheid in de eigen wijk leeft... Op de gepresenteerde plannen wil ik hierbij graag van de gelegenheid gebruik maken om mijn reactie te geven. 1. Is ingrijpen echt noodzakelijk? Ook op de informatieavond heeft u mij nog niet kunnen overtuigen dat ingrijpen noodzakelijk is. Ik heb er vooral de indruk aan overgehouden dat we het "moeten doen van het rijk", omdat het rijk zwaar investeert in de snelwegen om ons heen. Ik vind dat onvoldoende reden om de verkeersdruk door Soest Zuid te vergroten. Want dat is wat alle varianten in elk geval doen. Ik zou liever zien dat de gemeente de keuze maakt om te investeren in de Biltseweg, N234, zodat het verkeer eerder om Soest heen geleid wordt in plaats van er dwars doorheen.	Antwoord: Wij willen u bedanken voor uw reactie. Helaas hebben wij u op de informatiebijeenkomst niet kunnen overtuigen van de noodzaak van ingrijpen. Het is zeker niet zo dat we de maatregelen moeten treffen van het Rijk of van de Provincie. Wij hebben bij deze partijen zelf aangedrongen op een bijdrage om de verkeersproblemen in Soest-Zuid aan te pakken. Vanwege de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in onze regio, onder andere in Soesterberg, maar ook in Amersfoort, verwachten wij een toename van het verkeer. Wij vinden het voor onze inwoners en bedrijven belangrijk dat het verkeer in Soest-Zuid dan door kan stromen. De maatregelen moeten worden gezien in een integraal en samenhangend totaalpakket waarin ook rijkswegen, provinciale wegen en wegen van andere gemeenten (zoals de weg langs de Dierentuin in Amersfoort) worden aangepakt, zodat verkeer dat niet in Soest hoeft te zijn, deze wegen ook niet hoeft te gebruiken.
1a. Graag flankerend beleid: investeren in de infrastructuur voor en bevorderen van gebruik elektrische auto. Stilstaan bij de spoorwegovergang is vervelend, niet in de laatste plaats voor de omwonenden die langs de Ossendalweg veel uitlaatgassen voor hun kiezen krijgen. Ik wil u vragen hier eens anders naar te kijken. Het probleem van stilstaan voor de spoorwegovergang en lage doorstroming is zeer beperkt, en geldt alleen in de spits. In Utrecht zijn de doorstroomproblemen een stuk groter, kan ik u uit ervaring vertellen! Blijft over dat omwonenden last hebben van uitlaatgassen, wat hun levensduur bekort. Echter, meer doorstroming heeft ook een aanzuigende werking, dus meer verkeer en nog steeds meer uitlaatgassen. De fiets het en OV is niet in alle gevallen een goed alternatief, de elektrische auto is dat echter wel! Met de huidige actieradius van gemiddeld 130 km (ervaringscijfers Renault Zoe) of zelfs 300 km voor de Tesla, is het tijd dat er ruim baan komt voor deze auto's. Het is een volwassen alternatief, hoog tijd dat de infrastructuur ook uit de pioniersfase komt. Want daarin loopt Soest op dit moment achter. Dus: zorg snel voor beleid voor laadpalen voor elektrische auto's, niet alleen voor het milieu, maar ook voor de gezondheid van mensen langs drukke wegen in Soest.	De elektrische auto levert een bijdrage aan een schonere leefomgeving. Wij vinden het belangrijk dat partijen hierin hun verantwoordelijkheid nemen. Ook wij doen dat. In de gemeente Soest staan al diverse openbare laadpalen en er wordt gewerkt aan beleid om ook private laadpalen in de openbare ruimte toe te staan. De elektrische auto lost echter niet de problemen in de doorstroming op. Daarvoor is het brede en samenhangende pakket aan maatregelen dat wij hebben opgesteld noodzakelijk. Overigens investeren wij binnen het programma VERDER niet alleen in infrastructuur voor de auto, maar ook in nieuwe, betere fietspaden tussen Soest en Soesterberg en naar Hilversum, maken we afspraken met het bedrijfsleven (o.a. over het gebruik van elektrische fietsen) en stimuleren we het gebruik van het openbaar vervoer.
2. Voorkeursvariant maatregelen op maaiveld: beste variant als het plan echt moet Ik ben blij dat het college - als er dan toch iets moet worden gedaan - haar voorkeur heeft uitgesproken voor de variant op maaiveld. Ik ben het ermee eens dat de geringe extra doorstroming de vele miljoenen extra belastinggeld niet rechtvaardigt. Dat belastinggeld kan beter besteed worden aan bijvoorbeeld het groenonderhoud. Bovendien zoals hierboven aangegeven, ben ik toch al niet blij met de aanzuigende werking door de verhoogde doorstroming.	Wij hebben er kennis van genomen dat u onze keuze onderschrijft.
3. Oversteekplaats Schoutenkampweg: niet doen. Ik ben ook blij dat het college heeft uitgesproken de oversteekplaats bij de Schoutenkampweg niet te honoreren. Er zijn al een oversteekplaatsen in de buurt: bij de dr. Jacobsstraat en Braamweg. De belangrijkste reden waarom ik geen voorstander ben van de nieuwe oversteekplaats is dat dat betekent dat het lastiger wordt om de Schoutenkampweg in te rijden. Dat betekent dat nog meer mensen de Braamweg zullen kiezen als alternatief. En de verkeersdruk is al erg hoog in de Braamweg, in de metingen van 2011 900 auto's per dag! Zeker in de spitsuren is dat goed te merken. Er zijn maar een paar wegen de wijk in en uit, de Schoutenkampweg en Braamweg zijn er 2 van. Gezien het grote aantal auto's in de wijk is het belangrijk zoveel mogelijk uitvalswegen open te zetten, zodat de verkeersdruk een beetje gespreid wordt. En met de basisschool hier om de hoek is het toch al extra druk in de Braamweg.	Op verzoek van de klankbordgroep en de gemeenteraad hebben wij gezocht naar mogelijkheden om de oversteekbaarheid van de Ossendalweg bij de Schoutenkampweg te verbeteren. Wij zien het verplaatsen van het afslagvak en het omdraaien van de rijrichting van de Dr. s'Jacobstraat hiervoor als enige mogelijkheid. Het klopt dat de Braamweg drukker wordt als we het afslagvak naar de Schoutenkampweg op zouden heffen. Mede vanwege het beperkte draagvlak voor deze maatregel hebben wij dit geschrapt uit de plannen. Het is aan de gemeenteraad om hier een definitief besluit over te nemen.

Reactie:	Antwoord:
4. Openstelling Foekenlaan: ja graag! In aanvulling op het voorgaande ben ik ook blij dat de afsluiting van de Foekenlaan in de spitsuren gaat verdwijnen. Ook dit helpt om de verkeersdrukte van in en uit de wijk rijdende auto's meer te spreiden. Er zijn domweg teveel auto's in de wijk om slechts door enkele straten te laten afwikkelen. En zolang het nog niet stiller wordt in de wijk door het massale gebruik van elektrische auto's....	Wij hebben er kennis van genomen dat u blij bent met dit deel van onze plannen. Wij willen daarbij benadrukken dat het gaat om een samenhangend totaalpakket aan maatregelen.
Communicatie: Verder wil ik nog van de gelegenheid gebruik maken om te bedanken voor het organiseren van de bijeenkomst. Hoewel deze geladen was met emotie, gaf dit ook informatie. En ik vind het goed dat de gemeente de inwoners zo betreft bij de plannen, dit is ook democratie! Als communicatie-adviseur kan ik u de tip meegeven dat de wijze van presenteren uiterst cruciaal is en meer vraagt dan technische kennis. Door de rechtlijnige en weinig omgevingsensitive houding van de waarschijnlijk verder deskundige presentator, was het nodig dat de wethouder ingreep op de procesgang. Ik merkte om mij heen dat mensen zich niet gehoord voelden. En dat uitte zich in veel negatieve emotie. Dat was jammer, want ik vond wel dat de gemeente het verder goed georganiseerd had. Dit soort bijeenkomsten kunnen lastig zijn, weet ik uit eigen werkervaring. Mensen hebben een persoonlijk belang, en worden vaak in korte tijd meegenomen in een proces dat al maanden (of jaren) loopt. Ik hoop echter niet dat het verloop van deze bijeenkomst u tegenhoudt om dit in de toekomst weer te doen. Al lerend van de ervaring zal een volgende bijeenkomst ongetwijfeld weer wat beter gaan!	Fijn dat u het op prijs stelt op deze manier betrokken te worden. Wij zijn ons ervan bewust dat de presentatie op de bewonersavond niet ging zoals dat bedoeld was. Wij doen ons best om dat in de toekomst anders te doen en het vertrouwen in ons te herstellen. Wij waarderen ook uw feedback hierover.
47 - B.I.F. Keij en N. Warmerdam, Goudvink 33	
Bij deze willen wij graag van de mogelijkheid gebruik maken om te reageren op de plannen van de gemeente omtrent de aanpassingen van de wegen omtrent het gebied Soest-Zuid. Noodzaak: In alle communicatie van de gemeente tot nu is de noodzaak van het aanpakken van het kruispunt voor mijn woning onderbelicht en onduidelijk. Dat er dagelijks filevorming ontstaat bij het kruispunt bij het tankstation (TinQ) bij de Soesterbergsestraat is duidelijk zichtbaar. Voor het overige traject na het kruispunt zijn er zelfde problemen. Voor onze woning is het probleem verwaarloosbaar. De enige momenten op de dag dat er een opstopping ontstaat, is op het moment dat de spoorbomen dicht zijn op het toppunt van de spits. De voorgestelde maatregelen doen niet af aan het feit dat dit probleem ook na de aanpassingen bestaat. Ook is op de plannen duidelijk te zien dat de autostroom vanuit het station richting de Koningsweg/Nieuweweg geen aanpassingen ondergaat. Dit is echter wel de stroom auto's die uit het grootste probleemgebied komen (het kruispunt Soesterbergsestraat). De stroom van auto's van de Koningsweg/Nieuweweg richting het station Soest-Zuid is een stuk kleiner en minder gehinderd door opstoppen. Tevens gaan alle onderzoeken uit van een toename van het verkeer van 6 procent. Een toename van 6 procent brengt geen noodzaak mee om de huidige plannen uit te voeren gezien de impact voor omwonenden en de tijdswinst van de plannen (ongeveer 2,5 minuut minder over een stuk van bijna 2 kilometer). Deze toename heeft minder gevolgen voor omwonenden dan de aanpassingen aan de weg en de impact op de leef kwaliteit van de bewoners langs het traject.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij begrijpen dat u de problemen met de doorstroming op dit moment nauwelijks waarneemt. Wij herkennen dat beeld. De aanpassingen aan het kruispunt Koningsweg/Nieuweweg zijn desondanks belangrijk om te voorkomen dat lange wachtrijen op de Nieuweweg en Koningsweg weer terugkomen. Het is niet zo dat het kruispunt bij het tankstation of de spoorwegovergang de enige knelpunten zijn. Wij werken aan een samenhangend en integraal totaalpakket van maatregelen. Op het kruispunt Koningsweg/Nieuweweg komen twee grote stromen verkeer samen, waarbij er bovendien weinig opstelruimte is voor verkeer dat vanaf de Nieuweweg linksaf wil slaan richting het stationsgebied. Het vergroten van deze opstelruimte met een extra rijstrook levert een belangrijke bijdrage aan een betere doorstroming. Wij realiseren ons dat de plannen impact hebben op uw leefomgeving en doen ons best om deze impact zo klein mogelijk te laten zijn.

Reactie:	Antwoord:
Alternatieven: Er zijn voor de bewoners veel minder ingrijpende alternatieven voor handen. Uit de metingen op de informatiebijeenkomst zou blijken dat er op dit moment een gemiddelde snelheid van 18 km/h gehaald wordt op het traject. De doelstelling zou 25 km/h zijn. Vooropgesteld zijn wij van mening dat de grootste vertraging in het traject hoogstwaarschijnlijk rond het kruispunt van de Soesterbergsestraat plaats vindt. De vertraging voor de auto's op de Koningsweg en Nieuweweg is nauwelijks merkbaar tenzij de spoorbomen gesloten zijn. De plannen gaan uit van een gemiddelde snelheid van 33 km/h bij aanpassing van alle kruispunten. Dit is ver boven de doelstelling van 25 km/h. Er werd tijdens de informatiebijeenkomst gesproken over het plaatsen van slimme(re) stoplichten om de doorstroming te verbeteren. Dat deze er nu nog niet zijn, indien zoals de gemeente tot op heden beweert er grote problemen omtrent de doorstroming zijn, is onbegrijpelijk. Daarnaast verwachten wij dat het plaatsen van slimme stoplichten een voordelig effect op de doorstroming heeft, tot het punt waarop de doelstelling van 25 km/h wel gehaald wordt. Deze ingreep is voor alle omwonenden een stuk minder ingrijpend dan een volledige renovatie van het wegennet in de omgeving van Soest-Zuid.	De verkeerslichten op het kruispunt Koningsweg/Nieuweweg zijn aan vervanging toe. Ook los van het project waar wij nu aan werken. Nieuwe verkeerslichten regelen het verkeer sneller, maar kunnen niet oplossen dat op de Nieuweweg onvoldoende opstelruimte is voor het verkeer. Een herinrichting van het kruispunt is daarom noodzakelijk.
Er is jaren lang gesproken over een mogelijke rondweg voor Soest. Deze mogelijkheid is tot op heden vanuit milieu en dierenorganisaties kennelijk tegengehouden. Het is schrijnend dat het welzijn van dieren door de gemeente en milieuorganisaties op een hogere plaats gezet wordt dan het welzijn van de bewoners langs het traject waarover nu gesproken wordt.	Het groene karakter van de Eempolder vinden wij belangrijk. Dat is echter niet de voornaamste reden dat er geen rondweg is. Het verkeer op de Koningsweg en Nieuweweg is hoofdzakelijk verkeer dat een herkomst of een bestemming heeft in de gemeente Soest, kortom verkeer van onze eigen inwoners en bedrijven. Uit eerder onderzoek blijkt dat een rondweg door de Eempolder vooral extra verkeer aantrekt van Amersfoort naar Baarn, maar geen oplossing biedt voor de verkeersdruk op de Ossendamweg.
Belangen bewoners traject: De gemeente dient bij de afweging van de plannen rekening te houden met de belangen van omwonenden van het traject. Wij rekenen het de gemeente ten zeerste aan dat tot op heden in elke communicatie die wij van de gemeente hebben ontvangen er met geen woord over de belangen van bewoners is of wordt gesproken. Termen als "het is goed voor Soest", "het verbetert de doorstroming in heel Soest" en "Voor 2020 moet het af zijn anders vervalst het geld" voeren de boventoon. De belangen van de bewoners van de gemeente die direct langs het traject wonen staan echter volledig op de achtergrond. Als belanghebbende en bewoner van de Goudvink, direct aan de weg, hebben wij geen enkel belang bij het feit dat het goed voor Soest zou zijn (hetgeen namelijk niet vast staat). Dit zelfde geldt voor alle andere bewoners langs de Soesterbergsestraat, Ossendamweg, Koningsweg, Nieuweweg, Goudvink etc. De belangenafweging die gemaakt zou moeten worden is welke impact het heeft voor de bewoners langs het traject, deze belangenafweging is nergens terug te vinden en derhalve ook niet onderbouwd. Indien deze belangenafweging wel gemaakt zou worden, dan zou tot de conclusie moeten worden gekomen dat het onevenredig bezwarend is voor de bewoners langs het traject om deze rigoureuze aanpassingen te ondernemen. Dit mede gezien de vermindering van leefkwaliteit, waarde van woningen, toename van het geluidsoverlast en de aanzuigende werking voor ander verkeer welke straks aan bod zullen komen. Dit alles voor een verkorting van de reistijd die minimaal is (gemiddeld 2,5 minuut tijds winst, hetgeen verwaarloosbaar is).	De belangenafweging die u noemt wordt wel degelijk gemaakt. Dat is onder andere de reden dat wij een voorlopige voorkeur hebben uitgesproken voor de variant met relatief kleine maatregelen. De gemeenteraad neemt uiteindelijk een beslissing, waarbij zij zeer zeker deze belangenafweging ook maakt. De gemeenteraad ontvangt alle reacties, ook die van u, om deze afweging goed te kunnen maken.

Reactie:	Antwoord:
Rotonde en fietsers: In het plan voor de Pimpelmees is een rotonde gepland. Deze zouden meerdere functies moeten vervullen. De rotonde bij de Pimpelmees zou een betere doorstroming met zich meebrengen, maar vooral als draaipunt voor het regionale busvervoer moeten fungeren. Dit is bij verplaatsing van het busstation. Graag zouden wij zien dat de gemeente de recente ongevalscijfers met fietsers er op naslaat. De rotondes in Soest zijn voor fietsers gevaarlijk. Veel ongelukken met fietsers en auto's gebeuren op rotondes. Dit in verband met de onduidelijke verkeerssituatie en voorrangssituatie die hiermee ontstaat. Vervolgens komen hier ook nog bussen bij die de rotonde volledig moeten nemen en derhalve de doorstroming van het verkeer weer tegenwerken.	Hoewel op de rotondes op de Koningsweg relatief veel ongelukken zijn gebeurd blijft de kans op ernstige ongevallen groter op een kruispunt zonder rotonde. Mede doordat het gemotoriseerd verkeer ter hoogte van Pimpelmees soms hoge snelheid heeft. Een rotonde draagt daarom juist bij aan meer verkeersveiligheid. Het klopt dat kerende bussen de doorstroming van het verkeer iets beperken. Ter hoogte van Pimpelmees is de weg echter alweer zoveel rustiger dan in het stationsgebied, dat dit hier goed kan.
Geluidsoverlast en leef kwaliteit: Mijn woning betreft een van de woningen waarbij in ieder geval aanpassingen gedaan moeten worden. Het gaat hierbij om de hoogte van 4,5 meter en daarboven. Uit het rapport blijkt dat er slechts bij 1 woning (Goudvink 17) aanpassingen plaats hoeven te vinden. Dit is onjuist gezien het feit dat het geluidsniveau boven de 4.5 meter op het hele complex hoger dan de grenswaarde is. Daarnaast maakt het rapport geen enkele notie van het feit dat aan de Goudvink 17-45 balkons aan de weg zijde zijn geplaatst. Een verhoging van 1.1 decibel heeft daarmee direct invloed op het geluidsoverlast en de leef kwaliteit van de bewoners van het complex. Bij een verhoging van het aantal auto's, zeker in het geval van een aanzuigende werking voor ander verkeer, heeft dit invloed op de mogelijkheid van de bewoners van het complex om in hun tuin, dan wel op hun balkon te zitten.	Volgens de Wet geluidhinder moeten er aanpassingen aan een woning worden gedaan wanneer er sprake is van een toename van afgerond 2 dB. De toename op uw woning is afgerond 1 dB. Daarom zijn in het plan geen maatregelen opgenomen.
Ten slotte gaat het rapport in 3.5 in op de gebruikte verkeersgegevens. Deze gegevens maken echter geen onderscheid in het feit dat de Pimpelmees er voor zal zorgen dat er meer bussen voor het complex langs zullen rijden. In ieder geval laten de gegevens een dergelijke specificatie niet zien. Daarnaast zal een toename van het busvervoer invloed hebben op de hoeveelheid fijnstof, uitlaatgassen en uitstoot van de bussen voor het balkon. Op zowel de rotonde als het stoplicht zullen de extra bussen ook extra moeten optrekken en remmen. De bussen zullen namelijk niet een maal, maar twee maal langs het complex langsrijden. Daarnaast laat het rapport ook niet zien hoeveel de huidige situatie op dit moment aan decibel oplevert. Derhalve is het onmogelijk voor belanghebbenden om in te schatten welke gevolgen de plannen met zich meebrengen. Gezien het bovenstaande is er wederom geen volledige en uitgebreide belangenafweging gemaakt omtrent de gevolgen voor en de belangen van de bewoners.	De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeersmodel waarin ook de bussen zijn opgenomen. In het akoestisch onderzoek is dit vertaald naar de hoeveelheid licht verkeer, middelzwaar verkeer en zwaar verkeer en als zodanig terug te vinden.
Aanzuigende werking verkeer: Indien de plannen doorwerking vinden is er nog een onderwerp dat tot op heden onderbelicht is geweest, de aanzuigende werking voor overig verkeer. Naast de geprognostiseerde stijging van de hoeveelheid auto's door Soest in 2018-2020 zal er bij een grotere doorstroming ook additioneel verkeer uit de omgeving aantrekken. Dit zal verdere afbreuk doen aan leef omgeving van de bewoners en zal verdere geluidsoverlast in de hand werken. Indien geen aanpassingen plaatsvinden, zal deze aanzuigende werking ook niet ontstaan.	Dit klopt. Een deel van het verkeer uit Soest kiest vanwege de problemen in de doorstroming in Soest-Zuid een andere route, bijvoorbeeld naar Utrecht via de Biltseweg of naar Amersfoort via o.a. de Torenstraat. Door het verbeteren van de doorstroming gaat dit verkeer weer via Soest-zuid rijden. Wij hebben dit meegenomen in onze (milieu)berekeningen en nemen dit ook mee in de belangenafweging. Wij zijn van mening dat stilstaand verkeer voor de deur echter ook niet bevordelijk is voor de leefomgeving. Bovendien passen wij overal waar wij aanpassingen doen een stiller type asfalt toe om dit te compenseren.
Waarde woning: Als starter op de arbeidsmarkt ben ik niet blij met de eventueel nadelige gevolgen voor de waarde van mijn woning. Als gevolg van de voorgestelde maatregelen is het aannemelijk dat de waarde zal dalen als gevolg van een toename van het verkeer en het vergroten van de geluidsoverlast. Gedurende de werkzaamheden, waar overigens omtrent lengte en impact door de gemeente niet over gecommuniceerd is, zal het sowieso nagenoeg onmogelijk zijn om mijn woning te verkopen. Indien de maatregelen daadwerkelijk een negatieve impact blijken te hebben op de waarde van mijn woning dan ben ik voornemens de schade op de gemeente te verhalen.	Op eventuele planschade willen wij niet vooruit lopen. Het is voor ons gebruikelijk dat wij een planschaderisicoanalyse uitvoeren daar waar een bestemmingsplan moet worden aangepast. De lengte en de impact van de werkzaamheden worden in een volgende fase in meer detail uitgewerkt. Wij kunnen u daar op dit moment nog geen informatie over geven.

Reactie:	Antwoord:
Kruispunt Soesterbergsestraat: In het geschetste model van het kruispunt bij de Soesterbergsestraat zit een invoegstrook vlak na het nemen van de bocht richting de ossendamweg. Wij nemen hierbij aan dat de verkeersmodellen laten zien dat dit een betere doorstroming met zich mee brengt. In de praktijk verwachten wij echter dat dit een foutief uitgangspunt is. Een verkeersmodel laat zien dat mensen netjes invoegen, dit is echter niet de realiteit zo blijkt ook op de Nederlandse snelwegen. Het laten invoegen van een stroom auto's van de Soesterbergsestraat naar de Ossendamweg zal voor onnodig veel vertraging en irritatie bij de weggebruikers zorgen. Wij verwachten dat dit met zich mee zal brengen dat de doorstroming wederom vast gaat lopen op het kruispunt en dat de verwachte versnelling derhalve niet gehaald zal worden.	Het klopt dat de ene weggebruiker agressiever invoegt dan een ander. In het verkeersmodel dat is gebruikt heeft elk voertuig eigen gedragskenmerken, waardoor een realistisch beeld van de werkelijkheid ontstaat. Er ontstaan lange wachtrijen voor het kruispunt omdat er niet genoeg verkeer tegelijk overheen kan. Door rijstroken te verdubbelen kan er in een kortere tijd meer verkeer over het kruispunt. Daarmee kunnen we ervoor zorgen dat iedereen binnen twee minuten groen krijgt.
Conclusie: Het bovenstaande toont aan dat wij het met de huidige plannen niet eens zijn. De impact voor omwonenden (waaronder in het bijzonder onze eigen woning) is onevenredig groot ten opzichte van de voordelen voor de doorstroming (tijdswinst van circa 2 minuten). Daarnaast worden minder ingrijpende alternatieven van tafel geveegd omdat de provincie hier niet mee akkoord zou gaan, dit terwijl er minder ingrijpende alternatieven denkbaar zijn om de doorstroming te bevorderen. Deze alternatieven zijn onvoldoende bekeken en onderzocht, dan wel onvoldoende serieus overwogen waardoor de belangen van bewoners worden geschaad. Het neigt er naar ons gevoel sterk naar dat het provinciegeld maar uitgegeven moet worden omdat het er is en niet dat er een daadwerkelijke noodzaak bestaat.	In het onderzoek van HaskoningDHV zijn veel varianten onderzocht, variërend van een rotonde tot eenrichtingsverkeer in het winkelcentrum en van een tunnel onder het kruispunt tot gebruik van de grond van het tankstation. Er zijn door ons geen alternatieven voor het kruispunt Soesterbergsestraat van tafel geveegd. Er is evenmin vooroverleg geweest met de Provincie Utrecht over de voorstellen. Wij hebben hierin een eigen afweging gemaakt en deze eerst aan de omwonenden gepresenteerd. Ook in het stationsgebied ligt een groot aantal varianten op tafel, waar wij voor de minst ingrijpende variant kiezen. Wij vinden de belangen van de onwonenden zwaarwegend, maar zijn tegelijkertijd van mening dat we een antwoord moeten hebben op de verwachte verkeersdruk in Soest-Zuid.
48 - P.L.M. van der Meulen, Soesterbergsestraat 75	
Hiermee wil ik bezwaar maken tegen het voorgestelde verkeersplan de kruising Soesterbergsestraat-Vondellaan te verbreden. Sinds 1992 woon ik direct aan de kruising en ben werkzaam in Amersfoort, waardoor ik een deelneem aan het verkeer waar de wijzigingen bedoeld zijn. Het verkeer is de laatste jaren bij lange na niet meer zo druk als in periode rond 2006 toen tijdens de ochtendspits de Birkstraat helemaal van Amersfoort tot en met de kruising Soesterbergsestraat-Vondellaan vast stond.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Het klopt dat het verkeer minder druk is dan in 2006. Wij zijn ervan overtuigd dat de afname van het verkeer in de afgelopen jaren wordt veroorzaakt door de economische crisis. De hoeveelheid verkeer op de weg hangt in sterke mate samen met de economische ontwikkeling. Dit zien we ook landelijk. De filelengte is behoorlijk afgenomen, maar sinds april 2014 constateert de ANWB een toename van de filelengte. Wij baseren ons verder op de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in onze regio, bijvoorbeeld in Soesterberg, maar ook in Amersfoort, waardoor wij in de toekomst meer verkeer in Soest-Zuid verwachten.
Het uitbreiden van het aantal rijbanen tot 4 (op de Soesterbergsestraat) zal slecht een aanzuigende werking hebben en een onverantwoordelijk verkeersstroom over 1 doorvoerder veroorzaken, wat geen pas meer heeft binnen een woonwijk. Indien de gemeente van mening is dat er meer verkeer Soest binnen moet kunnen komen is het verdelen over meerdere ontsluitingwegen ipv. alles over 1 weg te proberen op te lossen.	Wij werken aan een samenhangend en integraal pakket aan maatregelen dat begint bij het verbreden van alle snelwegen om ons heen. Daarnaast werken ook de provincie en de gemeente Amersfoort aan maatregelen om de doorstroming te verbeteren. De maatregelen die Amersfoort treft aan de Westelijke ontsluiting (langs het Dierenpark) zijn van groot belang voor de Soesterbergsestraat. Ook binnen Soest kijken wij met de openstelling van de Foekenlaan en het opheffen van het afslagverbod naar de Bartolottilaan naar mogelijkheden om het verkeer de meest passende route te laten volgen. Desondanks hebben wij onderbouwd waarom ook bij de Soesterbergsestraat maatregelen nodig zijn.
Alternatief zou kunnen zijn om een ontsluiting te maken via de Lange Brinkweg, Eemweg of Weideweg en A.P. Hilhorstweg en deze permanent open te stellen(zonodig te verbreden). Hierdoor is er een alternatieve ontsluiting en een parallel tot in Amersfoort.	Uit eerder onderzoek blijkt dat een rondweg door de Eempolder (al dan niet over bestaande wegen) vooral extra verkeer aantrekt van Amersfoort naar Baarn, maar geen oplossing biedt voor de verkeersdruk op het kruispunt Soesterbergsestraat.
49 - B.B. Rademaker, Eikenlaan 31	
Mij inspraak ; Een richtingsverkeer voor de bussen , de straat (Eikenlaan) is te smal voor beide richtingen voor bussen.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij begrijpen uw wens. Busverkeer in twee richtingen door de Eikenlaan is krap, maar niet onmogelijk.
Wat parkeer plaatsen naar de Buntweg bij het speelveldje (speelveld iets verkleinen), dan los je parkeren bewoners bij bus station iets op.	In alle plannen is rekening gehouden met extra parkeerplaatsen. Wij geven echter de voorkeur aan een variant waarin het P+R terrein aan de Bosstraat verder wordt uitgebreid.

Reactie:	Antwoord:
Foekenlaan open. Bartelottilaan open vanuit Amersfoort .	Wij nemen kennis van uw voorkeur om de inrijdmogelijkheden op de Foekenlaan en Bartolottilaan te verruimen.
Wel doorgang Buntweg naar Schoutenkampweg en Ossendamweg , zoniet dan krijgt men te veel verkeer Soesterbergsestraat tot Stoplichten Vondellaan (File). Dit is ons voorstel.	In onze plannen blijft de doorgang vanaf de Eikenlaan via de Buntweg en de Schoutenkampweg naar de Ossendamweg open.
50 - B. van den Berg-Tol, Eikenlaan 34 (ZIE OOK DE BIJLAGEN)	
Variant 2c is onvoldoende voor de doorstroming van het verkeer. Er moet een plus bij: variant 2cplus. DOORSTROMING 2c-PLUS. Echt goede doorstroming bereikt men door het snelle verkeer en het langzame verkeer te scheiden. Dit bereikt men door de aanleg van een OV-passage bij het station. Dit is inclusief een veilige oversteek, van fietsers en voetgangers, die het snelle verkeer niet hindert. Primeur en creatieve kans voor de gemeente Soest! Realisatie met toekomstvisie betaalt zich uit. Bovendien kan een ov-passage betaald worden uit de niet uitgegeven euro's voor de tunnel die, neem ik aan, niet op de wensenlijst staat van de bewoners. DOORSTROMING ZONDER OV-PASSAGE variant 2c - geen bussen vanuit en naar de Eikenlaan die over de Ossendam het verkeer belemmeren - geen sluipverkeer op de Eikenlaan dat eveneens over de Ossendam het verkeer belemmert DE VARIANT 2c-PLUS - bushaltes op de Koningsweg (is de doorgangsrouten N221 en geen erftoegangsweg zoals de Eikenlaan) - afsluiten van de Eikenlaan en Buntweg voor alle verkeer zonder bestemming - halte winkelcentrum kan gehandhaafd VARIANT VAN 2c-PLUS variatie - busstation blijft op dezelfde plaats op de Eikenlaan - alleen voor stationeren van de bussen en in- en uitstappen - echter de bussen rijden niet meer via de Eikenlaan in twee richtingen, maar via de Ossendam, Koningsweg en zo nodig via Pimpelmees (geplande rotonde) andere richting. - halte winkelcentrum blijft - veilige oversteek voetgangers en fietsers realiseren - parkeergelegenheid aan de Bosstraat én de Eikenlaan om parkeren in de omliggende straten te voorkomen (Eikenlaan, Buntweg)	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij begrijpen dat u een voorkeur heeft voor het realiseren van een OV Passage. Deze OV Passage is door ons in verschillende vormen (met en zonder busstation aan de Eikenlaan) uitgewerkt. Dit betreft de varianten 2A en 2B. De kosten van de OV Passage bedragen echter € 1,3 tot € 1,5 miljoen meer dan het budget dat wij beschikbaar hebben. U doet verder een groot aantal suggesties ter verbetering van de verschillende varianten. De Eikenlaan wordt in alle varianten ter hoogte van de Ossendamweg afgesloten (uitgezonderd lijnbussen). Daarmee verwachten wij dat het in de Eikenlaan een stuk rustiger wordt. Wij bespreken in de klankbordgroep graag met u welke aanvullende maatregelen nog mogelijk zijn.
51 - P. Jurg, Pimpelmees 6	

Reactie:	Antwoord:
Op de informatiebijeenkomst bleek dat in de aan uw raad te presenteren plannen geen rekening is gehouden met de mogelijkheid om ook voor auto's van en naar Soesterberg de route via de Den Bliklaan en de Beaufortlaan open te stellen. Als de bestaande afsluitingen van de Klein Engendaalweg naar de Den Bliklaan en die in de Beaufortlaan en ook het verbod voor autoverkeer om via het Berkenlaantje te rijden vervallen, kunnen auto's over al bestaande wegen direct van de N221 naar de N413 rijden. Aan u om te laten berekenen hoeveel verkeer van die route gebruik zal maken en wat dus het effect op de bestaande knelpunten zal zijn. Natuurlijk zijn er ook bezwaren tegen het openstellen van die route. Door de naast die route liggende spoorlijn zal het met de extra geluidsoverlast en daarmee de verstoring van de natuur wel meevallen. Naar ik aanneem zal de snelheidsbeperking van 30 km op die route moeten vervallen en zal het daarmee ook nodig zijn de wegen te verbreden. Dat kost groen, maar dat is langs die route gelukkig ruim voorhanden. Voor onze groene gemeente zeker jammer, maar ja elk voordeel heb z'n nadeel zoals een bekend Amsterdams filosoof ons heeft geleerd. Het is aan u om te beslissen. Het zou me niet verbazen als uit niet vooringenomen berekeningen zou blijken dat met deze oplossing de druk op de bestaande knelpunten zo fors afneemt dat andere aanpassingen niet meer nodig zijn. Daarmee zou veel van het voor de nu voorliggende plannen gereserveerde geld vrij vallen voor andere leuke dingen in onze gemeente.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij hebben hier niet eerder aan gedacht. Uit ons onderzoek blijkt echter dat het openstellen van de Foekenlaan weliswaar bijdraagt aan minder verkeer op de Ossendamweg, maar dat met deze openstelling de druk op de knelpunten niet zodanig fors afneemt dat hier beperktere verkeersmaatregelen nodig zijn. Wij verwachten op basis van dit onderzoek voor de Foekenlaan geen ander beeld op het Berkenlaantje.
52 - I. Schuitemaker / M. Dijkstra, Eikenlaan 28	
Naar aanleiding van uw schrijven omtrent het "verkeersplan Soest Zuid en de Eikenlaan" geven wij in ons standpunt aan dat alleen een paar maatregelen op maaiveld voor de doorstroming, het busverkeer, de reizigers en de leefbaarheid in de Eikenlaan en omgeving beslist onvoldoende is zoals voorgesteld in het informatiebulletin van 3 juni 2015. Op de Eikenlaan is er de hele dag een aanvoer van verkeer (ook vracht verkeer) wat daar helemaal niets te zoeken heeft. Sinds de uitvinding van de navigatiesystemen is het voor veel automobilisten aantrekkelijk om deze iets kortere route kiezen. Ook is niet weergegeven welke maatregelen er voor de Eikenlaan gepland zijn. Het lijkt er op dat de problemen met de leefbaarheid en veiligheid in de Eikenlaan niet erkent worden. Wij zijn dan ook van mening dat variant 2B het meest constructief is.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en hebben kennis genomen van uw voorkeur voor variant 2B. De problematiek van de Eikenlaan wordt door ons zeker erkend. De Eikenlaan wordt in alle varianten ter hoogte van de Ossendamweg afgesloten (uitgezonderd lijnbussen). Daarmee verwachten wij dat het in de Eikenlaan een stuk rustiger wordt.
53 - P.L. Rintel / D. Rintel-Vestering, Bartolottilaan 5	
Hierbij onze mening betreffende het verkeersplan Soest-zuid: (i) De door u verwachte tijdswinst voor automobilisten over de Birkstraat en het spoor van iets meer dan 1 minuut is verwaarloosbaar in relatie met het algemene fileprobleem in Nederland en derhalve niet serieus te nemen.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Vanwege de duizenden auto's die in de spits van deze wegen gebruik maken vinden wij een tijdswinst van ruim twee minuten niet verwaarloosbaar. Ook voor de leefbaarheid van aanwonenden vinden wij het niet gewenst om het verkeer stil te laten staan.
(ii) Uw standpunt dat een ingenieursbureau de zaak heeft berekend zegt niet zoveel; menselijk gedag speelt een grote rol en is lastig in getallen te vangen. een voorbeeld is de gemeente Hilversum, waar reeds vanaf 1967 (dus reeds bijna 40 jaar) de verkeerssituatie gewoonweg slecht is, terwijl ook daar goed gekwalificeerde verkeerskundigen de zaak hebben berekend en begeleid. Verkeerskunde kent een grote mate van onzekerheid.	Vanzelfsprekend is er bij alle prognoses een mate van onzekerheid. De prognoses die we met behulp van het verkeersmodel opstellen zijn het beste middel dat we ter beschikking hebben om naar de toekomst te kijken. Deze prognoses zijn onder andere gebaseerd op de ruimtelijk economische ontwikkelingen die bijvoorbeeld in Soesterberg, maar ook in Amersfoort, nog op stapel staan.
(iii) Het standpunt van de wethouder "er zij meer mensen op de wereld dan de bewoners van Soest " klopt rekenkundig, maar is verder zinledig. een mooi, semi-agrarisch lintdorp de bypass van de A1 maken lijkt onredelijk. het vervolg kan worden een 3-baans Birkstraat, rotonde of stoplichten kruispunt Bartolottilaan-Soesterbergsestraat etc.etc.. Houdt u eens een referendum onder de inwoners van Soest: " wie wil dit nu eigenlijk, ja of nee " ? Anno 2040 : Soest betondorp en snelweg?	Wij werken aan een samenhangend en integraal pakket aan maatregelen dat begint bij het verbreden van alle snelwegen om ons heen. Wij maken van Soest geen bypass voor de A1. Daarnaast werken ook de provincie en de gemeente Amersfoort aan maatregelen om de doorstroming te verbeteren. De maatregelen die Amersfoort treft aan de Westelijke ontsluiting (langs het Dierenpark) zijn van groot belang voor de Bartolottilaan. Dat neemt niet weg dat wij verantwoordelijk zijn voor een goede ontsluiting van Soest voor onze eigen inwoners en bedrijven.

Reactie:	Antwoord:
(iv) Diverse bewoners van de Bartolottilaan hebben voorgesteld gewoon de afslag naar de P.C.Hooftlaan te sluiten; dat lijkt de meest gerede en meest goedkope oplossing. (voor zover wij weten zijn op die afslag geen metingen gedaan en we zijn zo vermetel het genoemde aantal van 800/dag te betwijfelen)	Een afsluiting van de P.C. Hooftlaan ter hoogte van de Vondellaan en het ongewijzigd laten van de aansluiting van de Bartolottilaan heeft nadelige gevolgen voor zowel de bereikbaarheid van de wijk als de doorstroming op het hoofdwegenet. Al het verkeer vanuit Amersfoort zal via de Van Beuningenlaan en Hildebrandlaan de wijk moeten inrijden, wat zorgt voor een onevenredig hoge druk op deze wegen. Bovendien verhoogd dit de druk op het kruispunt Vondellaan / Soesterbergsestraat. Het opheffen van de afsluiting van de Bartolottilaan zorgt voor een evenredige verdeling van het verkeer dat de wijk in- en uit wil rijden.
(v) Samengevat; wij zijn tegen het totale plan: de tunnel onder het spoor, herinrichting kruispunt Soesterbergsestraat-Vondellaan, openstelling Bartolottilaan, etc.etc. Nogmaals: durf een dorps-referendum te houden ipv. uw klankbordgroep.	Het is aan de gemeenteraad om alle belangen tegen elkaar af te wegen en hierin een definitieve keuze te maken. Uw reactie sturen wij ook door aan de leden van de gemeenteraad, zodat zij kennis kunnen nemen van uw wens tot een referendum.
54 - M.J. Simons-Vodegel, Soesterbergsestraat 112	
Hierbij meld ik graag dat ik tegen de plannen van de gemeente ben om het kruispunt te vergroten. In mijn ogen zijn zowel de verwachtingen van het toekomstige verkeersaanbod zeer discutabel en vormt een groter kruispunt geen oplossing. Het geeft slechts een verplaatsing van het probleem naar andere plekken in Soest zuid.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Deze prognoses voor de groei van het verkeer zijn onder andere gebaseerd op de ruimtelijk economische ontwikkelingen die bijvoorbeeld in Soesterberg, maar ook in Amersfoort, nog op stapel staan. Wij werken verder aan een samenhangend en integraal totaalpakket aan maatregelen, waarmee wij juist het verschuiven van problemen willen voorkomen en ze daar aanpakken waar deze zich voordoen.
55 - H. Rademaker, Vondellaan 9	
Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
56 - C.J. Brederij-Kijlstra, Den Bliklaan 80	
Het doorstroombplan voor Soest-zuid ziet er op zich goed uit. Een enkele aanvulling hierbij. Het aanleggen van extra verkeersdrempels zou ik niet willen aanmoedigen. Deze zorgen namelijk ook voor behoorlijk wat ongemak. Veel automobilisten gaan er toch vrij hard overheen en dat maakt veel herrie, zeker als ze aanhangers meenemen en dat gebeurt nogal eens. Dat veroorzaakt een enorme klap. Ook voor andere weggebruikers is het echt niet ideaal. Evenzo leveren straatjuwelen vaak meer gevaar dan veiligheid op. Dan toch maar een flitspaal hier en daar? Maakt vast meer indruk. En heeft het juiste effect. De 30 km zone die in veel wijken geldt, wordt niet nageleefd en niet gecontroleerd. Op de doorgaande route Insingerstraat/ den Bliklaan / Foekenlaan zal meer verkeer gaan rijden, als de spoorafsluiting ongedaan wordt gemaakt. Maar men rijdt veel te hard en is allang vergeten dat het daar ook 30 km is. Misschien een idee om het vaker te herhalen of op de rijbaan te schilderen, maakt wellicht meer indruk dan een bord aan de kant van de weg..... NB. De route Bliklaan/Insingerstraat maken veel scholieren gebruik van. En er rijden relatief grote vrachtwagens, tractoren etc.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij zijn bij dat u zich kunt vinden in de plannen voor het verbeteren van de doorstroming in Soest-Zuid. Wij begrijpen uw vraag om aandacht voor de snelheid van het verkeer op de Den Bliklaan en Foekenlaan. Wij denken dat het aanleggen van verkeersdrempels het beste middel is om de snelheid terug te dringen. Daarmee kunnen wij niet voorkomen dat er helemaal niet meer te hard gereden kan worden. Uw verzoek om controles op snelheid leggen wij neer bij de politie. De gemeente heeft geen bevoegdheden om zelf handhavend op te treden. Wel kunnen we bij u in de straat herhalingsborden plaatsen. U kunt hiervoor via ons meldpunt woonomgeving een verzoek doen met de gewenste locatie. Deze borden worden dan tijdelijk opgehangen en na een periode van 6 weken weer verwijderd, om ze vervolgens op een andere locatie weer in te kunnen zetten. Op deze manier hebben de borden het meeste effect.
57 - CBS de Werveling, Oude Utrechtseweg 24	

Reactie:	Antwoord:
Via de mail wil ik graag namens de school CBS De Werveling in samenspraak met de Ouderraad en de Medezeggenschapsraad ons standpunt doorgeven over de voorgenomen verbreding bij de kruising Ossendamweg–Soesterbergsestraat. De voorgenomen verbreding heeft tot gevolg dat er geen oversteekplaats meer zal zijn tegenover sporthal de Bunt voor fietsers en voetgangers. Elke ochtend en middag komen zo’n 80 tot 100 kinderen bij deze kruising om over te steken met behulp van verkeersbrigadiers. Hierbij komen ook nog ouders/verzorgers die de kinderen naar school brengen. Bij het wegvallen van deze oversteekplaats zullen de fietsers en voetgangers kunnen kiezen voor de verkeerslichten bij de kruising waarbij er zo’n 200 personen extra verkeer komt op het fietspad. Dit verkeer moet linksaf slaan bij de kruising Ossendamweg en Oude Utrechtseweg wat zal kunnen leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties. Bij een keuze om over te steken ter hoogte van de Braamstraat of verder, moeten kinderen en ouders aanzienlijk verder langs de Ossendamweg. Of dit zal gebeuren of dat er ook geprobeerd zal worden in het tussengedeelte over te steken – met zeer gevaarlijke situaties tot gevolg – is nu volledig onduidelijk.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Het oversteken van de Ossendamweg ter hoogte van de Oude Utrechtseweg is ook in de huidige situatie complex vanwege het aantal rijstroken dat overgestoken moet worden. Wij zijn erg blij dat de school en ouders zich nog altijd inzetten om de verkeersveiligheid op dit punt te waarborgen door de inzet van verkeersbrigadiers. Zeker in een tijd waarin het moeilijk is om hiervoor vrijwilligers te vinden. De verkeerslichten bieden echter de hele dag en voor alle weggebruikers een veilige oversteekplaats. Omdat de Ossendamweg in de plannen om de doorstroming te verbeteren nog meer rijstroken krijgt, vinden wij het niet gewenst om de oversteekplaats bij de Oude Utrechtseweg te handhaven. Het plan is daarom om vanaf de verkeerslichten langs het tankstation een fietspad in twee richtingen te maken tot de Oude Utrechtseweg. Wij begrijpen dat u zorgen heeft over het oversteken en afslaan naar de Oude Utrechtseweg vanaf dit fietspad. Wij willen graag samen met u kijken hoe wij dit zo veilig mogelijk in kunnen richten. Uw mondelinge suggestie om het fietspad op een andere plek te leggen nemen wij daarin mee. Mogelijk kan ook de inzet van verkeersbrigadiers behouden blijven voor een veilige oversteek over de Oude Utrechtseweg.
Verder zijn de normen t.a.v. fijnstof en geluid aanzienlijk veranderd sinds de school is gebouwd in 1968. Graag wil ik van u vernemen wat de metingen betekenen voor de school gemeten naar de huidige normen voor fijnstof en geluidsoverlast en de toekomstige normen/metingen als de verbreding door gaat.	Op basis van modelberekeningen hebben wij in beeld gekregen dat wordt voldaan aan de huidige en toekomstige normering voor fijn stof. Deze normering is de afgelopen tien jaar overigens ook strenger geworden. Volgens het voor dit project uitgevoerde akoestisch onderzoek, is er een toename van de verwachte geluidbelasting op de gevel van de school van 1,31 dB. Volgens de Wet geluidhinder is er geen sprake van een reconstructie en hoeft er geen nader onderzoek plaats te vinden. Alle rapportages kunt u ook terugvinden op onze website, www.soest.nl/soestzuid .
T.a.v. de verbreding wil ik u met nadruk vragen aandacht te besteden aan de verkeersveiligheid van CBS De Werveling. Het betreft de grootste school met de meeste leerlingen (335 op dit moment van schrijven) waardoor er ‘s morgens wel zo 700 tot 800 personen betrokken zijn bij allerlei verkeersbewegingen. T.a.v. het verkeersplan lezen we geen bijzondere aandacht voor de kinderen en volwassenen, uit de wijk waar de meeste leerlingen naar school gaan, waarmee hun verkeersveiligheid wordt gewaarborgd. Graag komen en blijven we met u in gesprek zoals ook al veelvuldig in het verleden is gebeurd met Mw. A. Lodewijk. We hebben een actieve verkeerscommissie (we zijn UVL school sinds 2009) die bij ouders en leerlingen promoot om lopend of met de fiets naar school te komen. Door de voorgenomen plannen wordt niet duidelijk dat hiermee ook een veilige situatie ontstaat voor deze verkeersdeelnemers. We hopen van harte dat u met ons in gesprek zult gaan en blijven om onze ongerustheid weg te nemen en ook om een adequate inschatting te kunnen maken van een gezonde en verkeersveilige situatie, ook op langere termijn, voor CBS De Werveling.	Verkeersveiligheid is voor ons een belangrijk uitgangspunt bij alle maatregelen die wij treffen. Uiteraard kijken wij daarbij naar alle verkeersdeelnemers en verkeersstromen. Wij zijn erg blij dat u zich ook inzet voor de verkeersveiligheid. Uw ongerustheid willen wij graag met u bespreken. Hierover nemen wij contact met u op.
58 - H.J. Niemeijer, Heideweg 30	
Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid !	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
59 - R.L. Wouda, Vondellaan 26	

Reactie:	Antwoord:
WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
60 - A.W.M. Kerckhoff, Soesterbergsestraat 70	
Ik maak bezwaar tegen verkeersplan SoeST Zuid.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
61 - Keurslager Pouw, Soesterbergsestraat 55	
WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
62 - D. Pureveen / A.M. Pureveen-Bekooij, Vondellaan 2	
Hier bij geef ik aan bezwaar te maken tegen verkeersplan Soest zuid .	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
63 - J. Schuitemaker, Soesterbergsestraat 49A	
Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
64 - L. Sträter, Soesterbergsestraat 79	
Sinds 1987 wonen wij aan de Soesterbergsestraat nr 79, vlak bij de stoplichten. Wij zijn derhalve zeer goed op de hoogte van de veronderstelde verkeersproblematiek. Onzes inziens bestaat die alleen tussen ca 17.00 en 18.00 uur en dan nog niet eens iedere dag. Dan is er vaak vanaf de Hildebrandlaan een file tot aan de stoplichten. Deze file wordt veroorzaakt door het woon/werkverkeer en voornamelijk door de spoorwegovergang Soestduinen, als die dicht geweest is komt er opeens een golf auto's. Om te zeggen dat Soest onbereikbaar is klopt in ieder geval vanuit Soesterberg van geen kant.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij zien ook dat de problemen met de doorstroming op dit moment beperkt zijn. Wij zijn er echter van overtuigd dat de afname van het verkeer in de afgelopen jaren wordt veroorzaakt door de economische crisis. De hoeveelheid verkeer op de weg hangt in sterke mate samen met de economische ontwikkeling. Dit zien we ook landelijk. De filezwaarte is behoorlijk afgenomen, maar sinds april 2014 constateert de ANWB een toename van de filelengte. Ook in Soest-Zuid verwachten wij mede op basis van de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in onze regio, bijvoorbeeld in Soesterberg, maar ook in Amersfoort, weer een toename van verkeer.

Reactie:	Antwoord:
De file zou heel snel opgelost kunnen worden door de stoplichten bij de spoorwegovergang Soest-Zuid anders in te stellen. Alleen de bussen de mogelijkheid geven de stoplichten op de Eikenlaan voor het verkeer te bedienen en de mogelijkheid voor ander verkeer om van dat kruispunt gebruik te maken af te sluiten. Ook wordt iedere keer als er een voetganger of fietser over wil steken het stoplicht voor het gemotoriseerd verkeer op rood gezet, dit geeft heel veel oponthoud en zorgt absoluut niet voor een vloeiende doorstroming. Wellicht een voetgangersbrug? Door dat steeds op rood springen van de stoplichten bij het station ontstaat er af en toe een chaos op het kruispunt voor onze deur. Die is absoluut niet op te lossen met een dubbele rijstrook voor het linksaf-verkeer, dat blokkeert waarschijnlijk nog meer. Een langere rijstrook voor het linksaf-verkeer, zodat er al eerder een keuze gemaakt kan worden en het stoplicht dan langer op groen laten staan is wellicht wel een optie, dan belanden in ieder geval niet twee rijbanen in de fuik.	De aanpak van het kruispunt Soesterbergsestraat staat niet op zichzelf. Wij werken aan een breed en integraal pakket aan verkeersmaatregelen. Ook in het stationsgebied stellen wij maatregelen voor om de doorstroming te verbeteren. Wat ons betreft gaan de verkeerslichten bij de spoorwegovergang helemaal weg.
Het opofferen van prachtige oude bomen, diverse parkeerplaatsen en het investeren van miljoenen voor het oplossen van een niet bestaand probleem lijkt ons op zijn zachtst gezegd van de gekke. Bovendien belanden al die linksaf auto's dan in de fuik van de Ossendamweg. Nog even voor de goede orde, alleen rond de avondspits kan het druk zijn voor onze deur, maar voor wie is dat een probleem? Voor ons direct betrokkenen absoluut niet en voor de autorijders voor onze deur maakt vijf minuten eerder of later linksaf gaan toch niet veel uit. Het maakt ons wel veel uit als al die prachtige bomen verdwijnen en de parkeerplaatsen opgeofferd worden.	Wij begrijpen dat u het zonde vindt dat bomen en parkeerplaatsen moeten verdwijnen. Het gaat ook ons aan het hart dat mooie bomen verwijderd moeten worden. Wij zijn echter van plan meer bomen in Soest-Zuid terug te planten dan er weg moeten. Ons toekomstbeeld is dat van een groene én bereikbare gemeente. Wij willen daarom ook een antwoord bieden voor de duizenden automobilisten die elke spits van deze weg gebruik maken.
Gebeurt dat, dan is er vast wel een mogelijkheid om planschade te claimen.	Op eventuele planschade willen wij niet vooruit lopen. Het is voor ons gebruikelijk dat wij een planschade risicoanalyse uitvoeren daar waar een bestemmingsplan moet worden aangepast.
Wij vertrouwen erop dat onze reactie in uw overwegingen wordt meegenomen, maar in ieder geval aan de raad wordt voorgelegd.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie en deze wordt ook aan de gemeenteraad gestuurd, zodat de raadsleden ook kennis kunnen nemen van alle argumenten voordat zij een besluit nemen.
65 - H. Roks-Louwaard, Soesterbergsestraat 110	
WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
66 - E. Noë, Duinweg 4	
Ik maak hiermee groot bezwaar tegen het plan om het kruispunt Soester-Bergsestraat te vernieuwen.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
67 - J.J. Sevinga-Baarnhoorn, Soesterbergsestraat 92	

Reactie:	Antwoord:
WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
68 - A.G. Sevinga, Soesterbergsestraat 92	
WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
69 - A.A.J. Koot / M.C.W. Koot-van Duuren, Soesterbergsestraat 74B	
Wij maken bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
70 - M.N. Rybier, Reigerpad 21	
Hierbij wil ik mijn bezwaar indienen t.a.v. de plannen die er zijn voor de herinrichting verkeerssituatie in Soest Zuid. Met de plannen zullen mijns inziens juist meer verkeersdeelnemers Soest passeren en zal de doorstroming alleen maar slechter worden. Daarbij wordt het aangezicht (het beeld wat Soest vormt als je net het dorp in komt rijden vanuit Amersfoort en Soesterberg) flink worden aangetast. Tevens zullen diverse, oude bomen gekapt moeten worden. Ik ben van mening dat er andere plannen overwogen moeten worden, waarbij de de volgende punten meegenomen worden: - Omwonenden moeten juist minder last van de verkeersstroom krijgen dan nu - Dorpsbeeld moet zo min mogelijk worden aangetast - Behoud van de bomen - Indien mogelijk ontmoedigingsbeleid voor sluipverkeer, maar wel betere doorstroming bij spoorovergang en kruising	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Het klopt dat door de maatregelen meer verkeer door Soest-Zuid gaat rijden. Wij hebben in het verkeersonderzoek echter onderbouwd dat ondanks de toename van het verkeer de doorstroming in het gebied zal verbeteren. Ter hoogte van het kruispunt Soesterbergsestraat - Vondellaan verandert over een lengte van 250 meter het beeld van een dubbele bomenrij met twee oude bomen, naar een enkele bomenrij in onze plannen. Daarbij zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen in Soest-Zuid terug te planten, zodat Soest groen blijft!
	Wij werken regionaal aan een breed en integraal totaalpakket aan verkeersmaatregelen. Daarbij horen maatregelen om het fietsgebruik en het openbaar vervoer te stimuleren, maar ook maatregelen op de rijkswegen (verbreding van alle snelwegen om Soest heen) en een aanpak van wegen in Amersfoort. Het verkeer dat door Soest komt is hoofdzakelijk verkeer dat hier ook echt moet zijn; verkeer van onze eigen inwoners en bedrijven. Juist daarom vinden wij het belangrijk om de problemen aan te pakken.
71 - E.M. Meintjes, Duinweg 10	
Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest-Zuid.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
72 - F.I. Marsman, Jeneverbesweg 10	

Reactie:	Antwoord:
WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
73 - J. Manden / J. Manden-Greveling, Eikenlaan 40	
Wij zijn: Jan en Jantje Manden, de bewoners van de Eikenlaan 40 te Soest, al 30 jaar. In de loop van de jaren is onze straat steeds drukker geworden, helaas! Dit komt door de vele bussen en het vele sluipverkeer. De snelheid is 30 km, helaas houden maar weinig automobilisten en buschauffeurs zich aan deze snelheid. Soms lijkt het wel een racebaan. Wat het busverkeer betreft, onze straat is absoluut niet geschikt voor dit verkeer. Wanneer bussen elkaar moeten passeren geeft dit grote problemen, weg is te smal, mede door de geparkeerde auto's. Dan zijn er autospiegels gebroken of op een andere manier beschadigd. Soms rijden er ook van die verlengde bussen, DIT kan niet in onze straat. Ook het vele sluipverkeer is ZEER ongewenst. Ga dit maar eens goed onderzoeken. Wij staan vierkant achter de variant 2B van onze klankgroep. GEEN bussen meer in onze straat. GEEN sluipverkeer meer in onze straat! Aangezien u weer andere plannen wilt uitvoeren, schijnt er geen geld genoeg meer te zijn voor variant 2B. Wij willen u dringend doch vriendelijk verzoeken mee te gaan in de uitvoering van onze variant 2B. Dus de variant 2B MOET er komen!!! Stel ons niet teleur.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en uw vurige pleidooi voor variant 2B. Wij hebben hier kennis van genomen. Wij kunnen ons goed voorstellen dat u liever geen bussen meer door de straat heeft. Wij hebben echter een voorkeur voor een variant waarin het busstation dichtbij het perron aan de Eikenlaan blijft. Dat betekent ook dat de bussen door de Eikenlaan blijven rijden. Uw reactie wordt ook aan de gemeenteraad gestuurd, zodat de raadsleden ook kennis kunnen nemen van alle argumenten voordat zij een besluit nemen.
74 - J.J. Moret, Soesterbergsestraat 86	
Hierbij mijn reactie op de voorgenomen maatregelen om de verwachte verkeersintensiteit in de komende jaren (10) het hoofd te bieden: Nu maatregelen treffen , terecht. Betrek wel het GEHELE NETWERK van wegen bij het verwerken van de toekomstige te verwachten verkeersstroom, op het traject AMERSFOORT richting SOESTERBERG/UTRECHT visa versa en beperk daarmee de draconische maatregelen voor de Soesterbergsestraat. Extra vraag: zal de bezinzipomp, hoek Ossendamweg/Soesterbergsestraat niet een toenemende bottleneck vormen bij verhoogd verkeersaanbod, nu reeds ontstaan soms riskante situaties , met name door verkeersdeelnemers die ,afbuigend vanuit de Vondellaan richting Soesterbergsestraat, gebruik willen maken van de benzinepompe en opgeduwd worden door achteropkomend verkeer. Naar ik hoop is het uitgangspunt van de Raad dat een leefbaar Soest voor de inwoners begint aan de grenzen van Soest	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij werken regionaal aan een breed en integraal totaalpakket aan verkeersmaatregelen. Daarbij horen maatregelen om het fietsgebruik en het openbaar vervoer te stimuleren, maar ook maatregelen op de rijkswegen (verbreding van alle snelwegen om Soest heen) en ook een aanpak van wegen in Amersfoort. Wij zijn in overleg met de eigenaren van het tankstation, waarbij wij verschillende scenario's bespreken. Verplaatsen van de pomp is daarbij een van de mogelijkheden. Overigens zijn in het plan twee rijstroken recht door opgenomen, waardoor er meer ruimte is voor achteropkomend verkeer om uit te wijken. Ons uitgangspunt is sowieso dat wij een leefbaar Soest willen voor iedereen!
75 - J. Aalders, Bartolottilaan 38	
Ik maak bezwaar tegen het verkeersplan Soest-Zuid. Omdat: - het schade brengt aan de leefbaarheid van diverse straten. - de 'opbrengst' in termen van verkeer doorstroming onzeker is, - er oude bomen gekapt gaan worden, - het kruispunt Soesterbergse straat veel te groot wordt tov de omgeving en naar verhouding van het verkeer.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij hebben kennis genomen van uw bezwaar. Wij werken aan een totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij de betere doorstroming van het verkeer hebben onderbouwd in de onderzoeken. Het kappen van bomen gaat ons ook aan het hart, maar vinden wij nodig om lange files in Soest-Zuid te voorkomen. Het is ons plan om uiteindelijk meer bomen in Soest-Zuid terug te planten.

Reactie:	Antwoord:
76 - S.B. Wasseur, Heideweg 44 Als bewoner van de Heideweg 44 maak ik ernstig bezwaar tegen het voornemen de spitsafsluiting van de spoorwegovergang bij de Foekenlaan op te heffen. Mijn bezwaren zijn zowel gebaseerd op de onvoldoende onderbouwing van de noodzaak van deze plannen als op grote zorg over de consequenties van deze infrastructurele aanpassingen. In het bijzonder: Inventariserend onderzoek Heeft de gemeente onderzocht of de doorstroming van verkeer door Soest- Zuid als probleem ervaren wordt door haar bewoners? De cijfers, het model en het afgenomen verkeer De gemeente gaat uit van verkeerscijfers uit 2008. Waarbij een verkeersmodel uit 2006 wordt gebruikt om de hoeveelheid verkeer in 2020 te verduidelijken. In 2011 was er echter een afname van het verkeer. Deze cijfers zijn niet meegenomen. Ondergetekende maakt bezwaar dat er geen cijfers uit 2013, 2014 en 2015 zijn gebruikt en vragen om een nieuw onderzoek.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Het verkeersmodel is met grote nauwkeurigheid opgebouwd, waarbij ook huidige ontwikkelingen zijn meegenomen. De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2006 en 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen meegenomen. De prognoses zijn dan ook hoofdzakelijk gebaseerd op ruimtelijk- economische ontwikkelingen in Soesterberg en Amersfoort en de groei van inwoners en arbeidsplaatsen in onze regio. Landelijke trends over bijvoorbeeld autobezit worden door ons afgeleid uit de modellen die Rijkswaterstaat gebruikt, gebaseerd op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving. Ook maatregelen in de infrastructuur, zoals de Westelijke ontsluiting (weg langs de Dierentuin) van Amersfoort, zijn in het verkeersmodel opgenomen. Wij werken op dit moment aan een nieuw verkeersmodel samen met de gemeenten Amersfoort, Nijkerk en Leusden. Dit model heeft als planhorizon 2030. De verwachting is dat dit model in de winter van 2015/2016 wordt opgeleverd. Wij zijn bereid om dit model aan de hand van verkeerstellingen in 2016 voor Soest-Zuid te verfijnen en de door de gemeenteraad gekozen oplossing hier nogmaals aan te toetsen, voordat in Soest-Zuid de definitieve procedures worden opgestart. Dit doen wij alleen voor de voorkeursvariant zoals deze dit najaar door de gemeenteraad wordt vastgesteld en met als enige doel een extra toetsmoment of de uitgangspunten over het niveau van het verkeer juist zijn.
Het stimuleren van sluiproute Bartolottilaan-Heideweg-Esdoornlaan-Foekenlaan-Den Bliklaan De gemeente wil het verkeer van de hoofdweg door een 30 km straat in een woonwijk leiden. Hoofdwegen dienen geoptimaliseerd te worden om verkeer beter door te laten stromen. De aanzuigende werking zou 14- 17 % meer verkeer aantrekken, dat vervolgens ook via de sluiproute door onze straten rijdt. Hoe komt het dat bewoners van de Bartolotti- van Beuningen- Heideweg- Esdoornlaan -Foeken- Den Bliklaan niet beschermd worden tegen snel rijdend verkeer? Waarom wordt sluipverkeer door een woonwijk bevorderd met pijlen op de hoofdweg? Bevorderen van verkeersonveiligheid Het verkeer op de Heideweg zal toenemen door het opheffen van de spitsafsluiting van de spoorwegovergang bij de Foekenlaan. De verkeersveiligheid zal hierdoor in het gedrang komen omdat op onze straten ook het sluipverkeer Soesterbergsestraat/ Birkstraat rijdt. Bovendien zullen de pijlen op de hoofdweg het verkeer bevorderen om de Bartolottilaanroute te kiezen. Waarom wordt de straat niet verboden voor vrachtwagenverkeer en alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer in uw plan? Waarom wordt het sluipverkeer gestimuleerd op een 30 km weg? Waarom worden wij niet beschermd in uw plan?	Het is niet ons doel om van woonstraten nieuwe hoofdroutes te maken. De wegen in de wijk kunnen echter wel bijdragen aan een betere doorstroming. Bestemmingsverkeer wordt nu onnodig gedwongen om via hoofdwegen te rijden en vergroot daarmee de verkeersproblemen. Verkeer vanuit Amersfoort naar o.a. de Bartolottilaan wordt gedwongen om via de Vondellaan om te rijden. Dit geldt ook voor de verbinding tussen Soest-Zuid en bijvoorbeeld de sportvelden in Overhees. Dit verkeer moet omrijden via de Ossendamweg. Vanuit de wijk duurt het in de spits steeds langer om linksaf de Ossendamweg op te slaan. Voor dit verkeer biedt de openstelling van de Foekenlaan in de spits een alternatieve ontsluiting. Vanuit de gedachte dat 'Mobiliteit mag' en dat we eerst de bestaande infrastructuur willen benutten wordt er in principe geen verkeer geweerd op de wegen in Soest. De hoeveelheid extra verkeer die door deze plannen door woonstraten gaat rijden blijft binnen alle richtlijnen die hiervoor gelden. In het verkeersonderzoek hebben wij dit onderbouwd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt bovendien de weginrichting toegepast die hoort bij de functie van de weg. Wij zijn van plan om fors te investeren in aanvullende snelheidsremmende maatregelen op de Bartolottilaan, Van Beuningenlaan en Foekenlaan. Uw suggestie om het opheffen van het afslagverbod en de openstelling van de Foekenlaan in de spits niet voor vrachtverkeer te laten gelden vinden wij waardevol en nemen wij graag over in de volgende fase.
Ik wil graag meepraten over de veiligheid in onze straat.	Als de gemeenteraad besluit dat de Foekenlaan in de spits open gaat, betrekken we de bewoners bij de herinrichting van de straat. We zijn bereid om daar ook bewoners van omliggende straten bij te betrekken, waar de maatregelen mogelijk ook invloed op hebben. Wij waarderen het dat u hierover mee wilt praten.

Reactie:	Antwoord:
Het oneigenlijke gebruik van publieke gelden Het geld van plan Verder is bedoeld om verkeer beter door te laten stromen via de hoofdstructuur. Nu lijkt het of de gemeente half mei een kans ziet om betreffende straten op te knappen met geld bedoeld voor de doorstroming van hoofdwegen. Kunt u aangeven hoe de gelden verdeeld zijn over de Bartolotti- van Beuningen- Foeken- Heide- en Dennenweg, Esdoornlaan en Den Bliklaan, en hoe de herinrichting eruit komt te zien?	Alle maatregelen die wij treffen hebben een positief effect op de doorstroming van het verkeer op de hoofdwegen. Dat wil niet zeggen dat alle maatregelen ook op die wegen getroffen moeten worden. Een plan voor de herinrichting van de wegen in de wijk hebben wij nog niet gemaakt. Dat willen wij samen met de bewoners maken. In totaal hebben wij een bedrag van € 1,1 miljoen gereserveerd voor aanpassingen in de Bartolottilaan, Van Beuningenlaan en Foekenlaan.
Uitgesloten van participatie Over het eventuele probleem dat het verkeer niet door zou stromen in Soest-Zuid. Bewoners aan de hoofdwegen Birkstraat en rondom het station mochten wel participeren. Waarom mochten de bewoners van de Heideweg, Foekenlaan en Esdoornlaan niet mee doen, terwijl ze net als andere participanten wel in het plan betrokken zijn? Hierdoor menen de bewoners dat het advies van de klankbordgroep sterk gekleurd zou kunnen zijn. Ze zouden mogelijk belang hebben om het verkeer weg te sluizen via andere straten. Waarom heeft de gemeente niet getracht tweespalt te voorkomen? Waarom is zo laat, half mei, besloten tijdens de raadsvergadering dat de bewoners van de Heideweg betrokken zijn geraakt in het plan Verder? Evenals andere buurtbewoners wil ik graag met u meedenken en constructief meewerken aan uw plan.	Wij hebben inderdaad voor een andere vorm van participatie gekozen in het stationsgebied dan bij de overige maatregelen. In het stationsgebied bestaan veel verschillende mogelijkheden voor het oplossen van de verkeersproblemen. Daarom hebben wij in dit gebied met een klankbordgroep gewerkt. In het gebied rond het kruispunt Soesterbergsestraat, Bartolottilaan en Foekenlaan bleek begin dit jaar dat slechts één combinatie van oplossingen mogelijk is om het verkeersprobleem op te lossen. Daarom hebben we ervoor gekozen hier niet met een klankbordgroep te werken, maar wel een uitgebreide inspraakmogelijkheid te bieden. De bewoners van de klankbordgroep in het stationsgebied hebben wij overigens niet gevraagd om mee te praten over de andere maatregelen. Wij waarderen het dat u met ons mee wilt denken. Wij hebben dit genoteerd.
77 - J. Westerveld, Ossendamweg 21	
WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
78 - R.G.W. Thiel, Ossendamweg 11	
Ik maak bezwaar tegen verkeersplan soest zuid	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
79 - A. van Zonneveld, Bartolottilaan 19	
WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!

Reactie:	Antwoord:
80 - C.A. Otto-van Zadelhoff, Bosstraat 27	
Hieronder vindt u mijn reactie op de plannen voor de verkeersafwikkeling in Soest-Zuid: 1. Soesterbergsestraat e.o. 2. Stationsgebied. 3. Ronde Pimpelmees. 1. Wat betreft de voorstellen voor verbeteringen van de kruising Soesterbergsestraat/Vondellaan, het Foekenlaantje en de Bartolottilaan: de problemen daar worden mijns inziens zo goed mogelijk opgelost binnen de mogelijkheden.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij nemen er kennis van dat u zich kunt vinden in onze plannen voor de Soesterbergsestraat, de Foekenlaan en de Bartolottilaan.
2. Als jarenlange bewoner van de Bosstraat heb ik een aardig idee van de situatie bij het station: De doorstroming wordt daar voornamelijk belemmerd in het spitsuur. Dan moet de automobilist (maar ook de voetganger die over wil steken) een paar minuten wachten als de spoorbomen dicht gaan of het langzame verkeer wil oversteken. De rest van de dag valt het reuze mee. Als de situatie op de kruising Soesterbergsestraat wordt verbeterd, zal ook de doorstroming bij het station groter worden, en het probleem dus kleiner. Daarom vind ik een tunnel een te rigoureuze en te dure oplossing. Ook de OV-passage wijs ik daarom af. Bovendien lijkt me dat in het donker onveilige gevoelens op te leveren, en krijgt vandalisme hier een kans. Ik kies dus voor de maatregelen op het maaiveld, zij het met een aanvulling.	De overwegingen die u heeft voor het treffen van maatregelen op maaiveld delen wij grotendeels. Het is alleen niet zo dat maatregelen op het kruispunt bij de Soesterbergsestraat zorgen voor een betere doorstroming in het stationsgebied. Sterker nog, een betere doorstroming bij de Soesterbergsestraat zorgt voor extra verkeer wat de noodzaak voor maatregelen in het stationsgebied vergroot.
In het voorstel komt een voorsorteerstrook voor de bus vanuit de richting Nieuweweg, zodat die het verkeer niet belemmert als hij linksaf de Eikenlaan opdraait. En daarom verhuist de oversteekplaats naar de andere kant van het spoor. Tot zover in orde. Maar: Voetgangers/fietsers willen ook oversteken van de Kastanjelaan naar de Eikenlaan en v.v. Dat is een logische route, u zou het zelf ook doen. Op de tekentafel zal een pijl verschijnen naar de officiële oversteekplaats aan de andere zijde van het spoor, maar in werkelijkheid zullen de fietsers/voetgangers deze omweg niet nemen, zeker als ze haast hebben om de trein te halen. Zorg dus voor veiligheid door een (tweede) zebra met stoplichten ter hoogte van de Kastanjelaan. Deze kunnen gekoppeld worden aan de zebra aan de andere kant van het spoor, zodat automobilisten niet 2x stil staan.	Wij delen uw mening dat de beste plek voor een oversteekplaats bij het spoor tussen de Eikenlaan en de Kastanjelaan is. Vanwege het afslagvak voor de bus is hiervoor echter in deze variant geen ruimte. Bij de nadere uitwerking bekijken wij hoe we kunnen voorkomen dat fietsers en voetgangers hier toch gaan oversteken.
Bij het stationsgebied hoort ook de inrichting van de Eikenlaan: busstation of parkeerterrein? Ik kies voor busstation: De straat wordt dan namelijk voor de bewoners stiller en rustiger : - er komt een busluis, dus geen auto's meer;gevolg: minder lawaai en vervuiling. - de bussen arriveren en vertrekken hooguit elk kwartier, dus dan is het steeds minimaal 10 minuten stil. Bovendien is huidige situatie vanuit OV-standpunt ideaal: kortst mogelijke overstap tussen trein en bus. Verplaatsing van de bushaltes bij de Parklaan is daarom onsympathiek. Tenslotte is het een goedkope oplossing, want er verandert weinig.	Wij hebben kennis genomen van uw voorkeur om het busstation aan de Eikenlaan te handhaven.
Voor de automobilist is er op dit moment voldoende P&R, op 3 plaatsen: de huidige, in de Bosstraat. Deze is voorlopig (mijn ervaring) echt groot genoeg, kan ooit later uitgebreid worden indien nodig. De tweede is in de Kastanjelaan. De derde is in de buurt van de Eikenlaan, maar is momenteel rommelig en niet ongevaarlijk (hoek Buntlaan). Plaats is er wel, de parkeervakken zouden duidelijk aangegeven moeten worden. Wel graag het fietspad veiliger maken door te verleggen.	Het is onze wens om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Daarbij hoort ook dat er in de toekomst voldoende parkeerplaatsen blijven. Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen baseren wij ons op prognoses van NS. Samen met NS zullen wij nogmaals naar de meest actuele prognoses kijken. Voor uitbreiding van parkeerplaatsen aan de Eikenlaan zien wij geen ruimte.

Reactie:	Antwoord:
3. Een rotonde ter hoogte van Pimpelmees? Onnodig! Door fietsers, waar de rotonde speciaal voor bedoeld schijnt te zijn, zal hij niet gebruikt worden: te omslachtig. Een fietser vanaf de Koningsweg die naar het station wil, zou hier eerst de rotonde moeten ronden en vervolgens voor de verkeerslichten van de Nieuweweg wachten, om aan de zijde van de Parklaan zijn weg voort te kunnen zetten. Het is gemakkelijker om gewoon rechtdoor te rijden richting A'foort, en bij het station over te steken, of hij kiest voor de route Pimpelmees-Bosstraat. Bovendien is een rotonde nogal onveilig - zie de beruchte rotonde op de Koningsweg - Dorresteinweg. In de tweede plaats is de rotonde bedoeld voor bussen, om te keren. In mijn voorstel blijft het busstation gewoon waar het nu is. Samengevat: Soesterbergsestraat e.o.: goed opgelost. Stationsgebied: maatregelen op maaiveld + 2e verkeerslicht + busstation. Geen rotonde bij de Pimpelmees. Deze voorstellen voorkomen dat Soest-Zuid zijn rustige dorpskarakter kwijtraakt.	Hoewel op de rotondes op de Koningsweg relatief veel ongelukken zijn gebeurd blijft de kans op ernstige ongevallen groter op een kruispunt zonder rotonde. Mede doordat het gemotoriseerd verkeer ter hoogte van Pimpelmees soms hoge snelheid heeft. Een rotonde draagt daarom juist bij aan meer verkeersveiligheid. We bieden bovendien fietsers een snelle mogelijkheid om aan de overkant van de weg te komen, die verderop (in het stationsgebied) niet terugkomt. Bij de keuze voor maatregelen op maaiveld moeten fietsers (en ook voetgangers) hier wachten op een hiaat in de stroom verkeer om over te kunnen steken.
81 - P.H. Mulder, Bartolottilaan 23	
Wij hebben de volgende opmerkingen. ALGEMEEN. Gezien het feit dat een dergelijk project onderdeel moet zijn van een totaal verkeersplan voor de hele gemeente Soest e.o. missen wij in het rapport de lange termijn visie (ca.20 tot 25 jaar) waaruit de onderbouwing voor dit deel (verbetering verkeersdoorstroming Soest-Zuid) moet blijken. Vooralsnog lijkt dit project een ad hoc oplossing voor de korte termijn (tot 2020).	Wij willen u bedanken voor uw reactie. De visie op verkeer- en vervoer van de gemeente Soest is vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (2008), gebaseerd op een uitgebreide discussie over de hoofdwegenstructuur van de gemeente in 2003.
Wij begrijpen dat onderzoek nodig is om te weten hoe het verkeer zich gedraagt en waarom bepaalde verkeersstromen lopen zoals ze lopen. Daarom zijn niet alleen recente tellingen noodzakelijk maar zeker ook een aanvoer/bestemming onderzoek via kenteken registratie. Inzicht in aantallen bestemming- versus doorgaand verkeer is voor een betrouwbare prognoseberekening belangrijk. Voor zover wij de onderzoeksrapporten hebben gelezen is er geen aanvoer/bestemming onderzoek gedaan maar alleen aantallen motorvoertuigen geteld ongeacht de bestemming. (nota bene aangepaste tellingen uit 2001/2006!!). Het is niet duidelijk of er in de rekenmodellen rekening is gehouden met de recessie en mede daardoor de stabilisering en terugloop van de autoverkoop. Daarnaast zijn er de strengere eisen t.a.v. oudere motorvoertuigen en het gegeven dat het autobezit onder jongeren is afgenomen. Deze veranderingen moeten aantoonbaar verwerkt worden in de rekenmodellen.	De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen belangrijk. De prognoses zijn dan ook mede gebaseerd op ruimtelijk economische ontwikkelingen in bijvoorbeeld Soesterberg en Amersfoort. Het klopt dat jongeren steeds minder vaak een auto bezitten, overigens vooral in de grote steden. Onder ouderen groeit daarentegen het autobezit. Per saldo neemt daarmee het autobezit nog altijd toe. Landelijke trends over bijvoorbeeld autobezit worden door ons afgeleid uit de modellen die Rijkswaterstaat gebruikt, gebaseerd op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving.
Verder missen we in de onderbouwing het effect van geplande ingrijpende verkeersmaatregelen van omliggende gemeente. Als voor het doorgaand verkeer (niet bestemmingsverkeer) op de plaats van vertrek (bijvoorbeeld Amersfoort) of aankomst (bijvoorbeeld Soesterberg) verkeerstechnische maatregelen worden genomen heeft dat invloed hebben op de verkeersintensiteiten in Soest. Zo zal de in Amersfoort geplande westelijke omleidingsweg zorgen voor een betere doorstroming vanaf kruispunt Birkstraat/BWlaan richting Stichtserotonde en Soesterberg. Hierdoor zal het sluipverkeer Amersfoort/Soesterberg door Soest aanzienlijk afnemen. Het lijkt ons verstandig de herinrichting voor kruispunt Soesterbergsestraat/Vondellaan uit te stellen en of af te stemmen op de toekomstige ontwikkelingen in Amersfoort	De maatregelen die wij treffen zijn doorerekend in het regionale verkeersmodel dat wij samen met de gemeenten Amersfoort, Leusden en Nijkerk hebben laten ontwikkelen. De maatregelen die Amersfoort treft aan de Westelijke ontsluiting (weg langs de Dierentuin) zijn daarin opgenomen en al verwerkt in de uitkomsten zoals deze door ons zijn gepresenteerd.

Reactie:	Antwoord:
Zo zal de doorgetrokken westelijke omleidingsweg, vanaf hetzelfde kruispunt Birkstraat/BWlaan in Amersfoort, langs het spoor richting Soestdijk/Baarn vervolgens ook het doorgaande verkeer door het lint in Soest doen afnemen waardoor de verlenging van de rechtsafstrook op de Birkstraat niet nodig is. De rondweg om Soest is politiek natuurlijk gevoelig maar laten we eerlijk zijn, de verlenging westelijke omleidingsweg richting Baarn/Soestdijk gaat er komen, per slot is de hele infrastructuur van het lint door Soest (lange termijn visie?) hier al op ingericht. Mede gezien het hier bovenstaande zijn wij het niet eens met het voorstel verbetering doorstroming Soest-Zuid, met name de herinrichting kruispunt Soesterbergsestraat, afsluiting van de P.C.Hoofdlaan en openstelling Barolottilaan voor het sluipverkeer vanuit Amersfoort. In het rapport van HaskoningDHV staat letterlijk dat door bovenstaande maatregelen inclusief versmalling/herinrichting van de Bartolottilaan de verkeersdruk op de Bartolottilaan nauwelijks zal toenemen en zelfs zal afnemen, dit maakt de expertise van het bureau wel heel ongeloofwaardig. Als bewoners van de Bartolottilaan weten wij als geen ander dat het doorgaande verkeer van Amersfoort naar Soesterberg nadrukkelijk aanwezig is, zodanig zelfs dat de Bartolottilaan voor het doorgaande sluipverkeer richting Soesterberg is afgesloten. Sterker nog, als de Bartolottilaan toegankelijk wordt vanuit Amersfoort dan zal de verkeersdruk op het kruispunt Soesterbergsestraat aanzienlijk afnemen zodat herinrichting daar sowieso niet meer nodig is. Maar...mocht in de naaste toekomst de westelijke omleiding in Amersfoort het verwachte effect hebben op het verkeer richting Soesterberg, kan openstelling van de Bartolottilaan na overleg met de bewoners worden overwogen.	Een dergelijke rondweg is al eerder onderzocht, waarbij de conclusie is getrokken dat deze vooral extra verkeer aantrekt van Amersfoort naar Baarn, maar geen oplossing biedt voor de verkeersdruk op het kruispunt Soesterbergsestraat. De kosten van het verlengen van een rechtsafstrook op de Birkstraat staan in geen verhouding met de kosten van een dergelijke rondweg. Het nu voorliggende voorstel voor de projecten Soest-Zuid en Soesterbergsestraat is afgestemd op het maatregelenpakket van het project Westelijke ontsluiting in Amersfoort. Wij zijn er op basis van de onderzoeksresultaten van overtuigd dat alleen de uitvoering van alle projecten leidt tot een structurele verbetering van de doorstroming. Het opheffen van het afslagverbod naar de Bartolottilaan kan wat ons betreft dan ook niet los gezien worden van het verbeteren van de doorstroming op het kruispunt Soesterbergsestraat en de Westelijke ontsluiting in Amersfoort.
82 - D.P. Pickhard, Di Lassostraat 89	
Ik maak bij deze bezwaar tegen de plannen die er liggen om op soest zuid de weg te veranderen Voor dit geld zijn er genoeg nuttigen dingen aan te passen in soest!!!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
83 - A.M. van den Bos, Gallenkamp Pelsweg 2 02	
Hierbij maak ik bezwaar tegen vergroting van het kruispunt op de Sosterbergsestraat	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
84 - G.C. Beenen, Plein van Zuid 11	
Gerard Beenen, Plein van Zuid 11, 3768ED Soest is vierkant tegen het verkeersplan Soest Zuid. Zoveel geld voor zo weinig! Hevel dat geld maar over naar de Thuis- en gezondheidszorg.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
85 - G.C. van 't Klooster-Meijer, Ossendamweg 7	
Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest-Zuid	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
86 - C.F. Roel, Eikenlaan 20	
Hierbij maak ik als bewoner van de Eikenlaan 20 te Soest bezwaar tegen de plannen zoals voorgesteld in Verkeersplan Soest Zuid. Er is in dit plan weinig ook voor de verkeerssituatie op de Eikenlaan. Ik wil u graag wijzen op de dagelijks verkeersgevaarlijke situaties die zich voordoen als gevolg van het busverkeer en het sluipverkeer. Deze straat is te smal voor elkaar passerende bussen en gevaarlijk voor de fietsers. Het sluipverkeer zorgt ook voor gevaarlijke situaties. Ook door het uitbreiden van het busstation en verdwijnen van parkeerplaatsten op de Eikenlaan zal de parkeersituatie voor de bewoners van de Eikenlaan overdag nog groter worden. Ik kan als ik mijn parkeerplaats overdag verlaat zelden bij terugkomst een parkeerplaats vinden voor mijn auto. Al met al heeft u met uw plan weinig oog gehad voor de verkeerssituatie op de Eikenlaan en ik verzoek u een herbeoordeling te overwegen.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. De problematiek van de Eikenlaan wordt door ons zeker erkend. De Eikenlaan wordt in alle varianten ter hoogte van de Ossendamweg afgesloten (uitgezonderd voor lijnbussen). Daarmee verwachten wij dat het in de Eikenlaan een stuk rustiger wordt. Ook realiseren wij extra parkeerplaatsen op het P+R terrein aan de Bosstraat.
87 - A. Hoogerwaard, Bartolottilaan 7	
hierbij mijn getekende bezwaar tegen de verkeersplannen die de gemeente Soest heeft met de infrastructuur Soest Zuid.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
88 - K.D. Soek-de Bruijn / I. Soek, Heideweg 42	

Reactie:	Antwoord:
Een tijdwinst van 90 seconden voor mensen die in de spits gebruik maken van onze hoofdwegstructuur in Soest-Zuid. 90 seconden sneller thuis of op het werk. De spitsrijders weten waarschijnlijk niet welke prijs wij als buurtbewoners daarvoor betalen. Niet in financiële zin, want de aanpassingen voor betere doorstroming worden uit de potjes van VERDER bekostigd. Het is nog erger. De buurtbewoners leveren in op vrijheid, veiligheid, rust en duurzaamheid. Dat is de conclusie die wij, familie Soek wonend op de Heideweg, trekken na het bijwonen van de presentatie op het gemeentehuis en na het lezen van de stukken. Die prijs vinden wij niet acceptabel en dus maken we bezwaar op de volgende gronden: 1 Onvoldoende onderzoek: Er is onvoldoende onderzoek gedaan door de gemeente onder weggebruikers in de spits en de bewoners van Soest of de huidige doorstroming voor hen een onoverkomelijk probleem is. De politiek heeft bedacht dat er aanpassingen nodig zijn en creëert daarmee een behoefte. Behoeften creëren is geen taak van de lokale overheid. Zeker niet als zij daarmee haar eigen burgers schaadt. Mocht er al een behoefte bestaan voor betere doorstroming, kan die behoefte dan vertaald worden naar 90 seconden tijdwinst? De behoefte zal eerder zijn ‘volledig ongehinderde doorstroming’. Dat is praktisch niet uitvoerbaar. Voor een indicatie van de behoefte tav verkeersdoorstroming onder inwoners van Soest verwijs ik graag naar de Burgerenquête Duurzaam Soest dd juni 2013. Een representatieve steekproef waarbij slechts 6 van de 251 ondervraagden ontevreden waren over de gemeente vanwege files, drempels en weginrichting. Dat is slechts 2%. Bij de presentatie van de plannen op het gemeentehuis was er geen draagvlak onder de aanwezigen, i.e. de bewoners van Zuid wonend aan de straten die het betreft. De gemoederen in de zaal liepen juist hoog op waardoor de avond een andere invulling kreeg dan gepland. Gemeente: doe eerst terdege onderzoek en maak dan een passend plan.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Een onderzoek naar draagvlak voor de plannen in Soest-Zuid heeft in 2012 plaatsgevonden in het kader van de toen bekende maatregelen in het stationsgebied. Deze enquête heeft plaatsgevonden onder omwonenden, treinreizigers en automobilisten. De meerderheid van de respondenten, 63%, ervaaarde de doorstroming bij de spoorwegovergang destijds als matig of slecht. Onder de groep automobilisten bedroeg dit percentage 71%. De meerderheid van de respondenten vond het bovendien een slecht idee om niets te veranderen en de situatie te laten zoals het nu is. Onder alle groepen was het draagvlak om niets te veranderen klein. Mede op basis van deze enquête zijn de onderzoeken voortgezet.
Ondermaatse onderbouwing door cijfers: De cijfers met betrekking tot de te verwachten verkeerstoename op het traject zijn op zijn minst twijfelachtig te noemen. Er is gerekend met modellen waarbij cijfers uit 2006 geëxtrapoleerd zijn naar 2020. Op de informatieavond riep dit direct veel vraagtekens op. Een belangrijk aspect wordt over het hoofd gezien en dat is het toenemende bewustzijn van mensen voor duurzaam leven en de aanpassingen die zij bereid zijn daarvoor te doen. Wederom haal ik bovengenoemde burgerenquête aan waarbij de helft van de ondervraagden stelt dat zijn hun autogebruik hebben verminderd vanuit duurzaamheidsoverwegingen. Ook het BedrijvenPlatform Duurzaamheid is met betrekking tot mobiliteit druk aan het zoeken naar duurzame alternatieven. En dan is er de ‘peak car theory’ die stelt dat er na een periode van stabilisatie een verdere afname van autoverkeer te verwachten is mede door allerlei aantrekkelijke alternatieven ten aanzien van mobiliteit. Er is een trend gaande waarbij mensen vanuit het positieve kiezen voor minder autobezit en minder autogebruik, niet vanwege een economische crisis of door hoge olieprijsen, maar omdat de auto zijn waarde als statussymbool verliest. Deze trend is een nieuw cultureel fenomeen voor de westerse wereld waar verkeerskundigen en lokale overheden nog mee moeten leren omgaan. In de huidige modellen wordt er helaas nog geen rekening mee gehouden. Dat betekent dat uw huidige plannen over aanpassingen in het Soest-Zuidse wegennet sneller achterhaald zal zijn dan dat ze uitgevoerd worden. Wilt u bekend staan als het college dat achter oude feiten aan loopt? Gemeente: durf werkelijk VERDER te denken en verder te kijken dan uw neus lang is. Neem nieuwe ontwikkelingen in de maatschappij mee in de modellen en laat opnieuw becijferen of we werkelijk een toename aan auto’s moeten verwachten.	Wij zijn ervan overtuigd dat de afname van het verkeer in de afgelopen jaren wordt veroorzaakt door de economische crisis. De hoeveelheid verkeer op de weg hangt in sterke mate samen met de economische ontwikkeling. Dit zien we ook landelijk. De filelengte is behoorlijk afgenomen, maar sinds april 2014 constateert de ANWB een toename van de filelengte. Ook op regionale wegen wordt een toename van verkeer gemeten. De ‘peak car theory’ is omstreden, zeker buiten de grote steden. Het klopt dat jongeren steeds minder vaak een auto bezitten. Onder ouderen groeit daarentegen het autobezit. Per saldo neemt daarmee het autobezit nog altijd toe. De parameters over autobezit in ons verkeersmodel zijn daarbij rechtstreeks afgeleid van de verkeersmodellen die Rijkswaterstaat gebruikt en baseert op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving.

Reactie:	Antwoord:
Wacht eerst de gevolgen af van de aanpassingen in Amersfoort: De plannen die de gemeente heeft gepresenteerd zijn het kleinere zusje van de aanpassingen die Amersfoort gaat uitvoeren. Wethouder Mevrouw van Berkel gaf aan dat er hier in Soest pas iets gebeurt als in Amersfoort werkelijk de schop in de grond gaat. Het lijkt ons verstandiger te wachten met het nemen van een beslissing totdat Amersfoort de laatste bezem heeft opgeruimd. Dan pas weet je wat de werkelijke gevolgen zijn van de aanpassingen in Amersfoort voor Soest. Kleinere zusjes zijn vaak wat ongeduldig omdat ze willen wat hun grote zus ook al doet. Meestal is dat niet verstandig. Wij vragen u wel verstandig te handelen en te beslissen. Heb dus wat geduld. Wacht rustig af en leer van de fouten van uw grote zus.	Het nu voorliggende voorstel voor de projecten Soest-Zuid en Soesterbergsestraat is al afgestemd op het maatregelenpakket van het project Westelijke ontsluiting in Amersfoort. Wij zijn er op basis van de onderzoeksresultaten van overtuigd dat alleen de uitvoering van alle projecten kan leiden tot een structurele verbetering van de doorstroming. De maatregelen in Amersfoort leiden niet tot minder verkeer op de Birkstraat en de Ossendamweg.
In een woonwijk hoort geen hoofdweg. Ons grootste bezwaar tegen het verkeersplan Soest Zuid betreft het opheffen van de spitsafsluiting op de Foekenlaan in combinatie met de aanpassingen van links-af-slaan op de Bartolottilaan. Hierdoor wordt een tweede hoofdweg gecreëerd door onze woonwijk. U zegt hiermee onze woonwijk te helpen ontsluiten. U creëert echter een sluiproute en geeft zelfs toe dat u een aanzuigende werking verwacht van 14 tot 17%. Een onwenselijke situatie. Onwenselijk voor de verkeersveiligheid, het woongenot en het groene karakter van onze straten. Wij zijn immers de grens waar het dorp ophoudt en het bos begint. De spitsafsluiting op de Foekenlaan maakt dat de kinderen uit een groot deel van Soest veilig naar de sportvelden kunnen fietsen voor hun trainingen. Deze veilige route maakt dat de Soester jeugd al jong zelfstandig dit traject kan fietsen. Zelfstandig fietsen is iets wat Veilig Verkeer Nederland toejuicht en stimuleert maar wat niet zo vaak meer voorkomt. Ontneem de kinderen deze mogelijkheid om te oefenen met het verkeer op een veilig traject niet en laat de spitsafsluiting in stand. Wanneer de spitsafsluiting wordt opgeven verwachten wij een toename van vrachtverkeer en ander werkverkeer door onze straten. Vrachtverkeer hoort niet in een woonwijk. Werkverkeer dat met klapperende aanhangwagens over de verkeerdrempels raast en dondert op weg naar een klus of het industrieterrein om materiaal te halen, ook niet. Navigatiesystemen in auto's en vrachtwagens en op smartphones zullen steeds slimmer worden. Gaan in de toekomst rekening houden met opstoppingen door verkeerslichten en gesloten spoorbomen en het verkeer op die momenten omleiden over andere wegen. Ze worden dan door onze straten gestuurd. Het voorbeeld dat we te horen kregen op de informatieavond van het water dat de weg van de minste weerstand zoekt. Gemeente: zet ons niet onder water maar laat ons droge voeten houden in dit hele mooie stukje groen Soest. 90 seconden tijdswinst, wat is het je waard?	Het is niet ons doel om van woonstraten nieuwe hoofdroutes te maken. De wegen in de wijk kunnen echter wel bijdragen aan een betere doorstroming. Bestemmingsverkeer wordt nu onnodig gedwongen om via hoofdwegen te rijden en vergroot daarmee de verkeersproblemen. Vanuit de gedachte dat 'Mobiliteit mag' wordt er in principe geen verkeer geweerd op de wegen in Soest. De hoeveelheid extra verkeer die door deze plannen door woonstraten gaat rijden blijft binnen alle richtlijnen die hiervoor gelden. In het verkeersonderzoek hebben wij dit onderbouwd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt bovendien de weginrichting toegepast die hoort bij de functie van de weg. Wij zijn van plan om fors te investeren in aanvullende snelheidsremmende maatregelen op de Bartolottilaan, Van Beuningen en Foekenlaan.
89 - E. van Zanten, Duinweg 31	
Ik maak bezwaar tegen het verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
90 - J.J. van Rossenberg, Eigendomweg 10	
Met toenemende verbazing heb ik kennis genomen van de plannen voor de verbetering van de verkeersdoorstroming in Soest-Zuid. Ik rijd dagelijks in de spits vanaf de Eigendomweg over het spoor langs station Soest-Zuid richting Soesterberg. Natuurlijk moet ik wel eens wachten, maar echt lang of hinderlijk is dat niet. De vertraging die er is, is met name bij de stoplichten ter hoogte van de spoorwegovergang voor de voetgangers die er willen oversteken (op het knopje drukken en vervolgens doodleuk door rood lopen...). Of tenzij er een ongeluk gebeurt is... Echter met dat laatste kun je in geen enkel plan rekening houden! De plannen die er nu liggen en de kosten die deze zogenaamde verbetering met zich meebrengt zijn dan ook volledig ONNODIG en NUTTELOOS!	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Ook wij zien dat de doorstroming op dit moment nauwelijks een probleem is. Wij verwachten echter dat de files die hier enkele jaren geleden stonden weer terugkomen en nog erger worden. Daarom werken wij nu al aan een breed en samenhangend pakket aan maatregelen om Soest ook in de toekomst bereikbaar te houden.

Reactie:	Antwoord:
Is het niet van veel groter belang aandacht, energie en geld besteed wordt aan zaken die wel ECHT belangrijk zijn; de veiligheid en beperken van overlast in Soest-Zuid. Afgelopen weken is er meer dan wenselijk aandacht in de media geweest voor figuren die het nodig vinden andere mensen lastig te vallen, scholen te bekladden en bushokjes te slopen..... En zo zijn er nog wel een flink aantal zaken die mij als inwoner van dit mooie Soest belangrijker lijken als ÉÉN minuutje eerder thuis zijn!	De recente overlast en het vandalisme in de omgeving van het station zijn bij ons bekend. Voor de herinrichting van het gebied liggen nu verschillende varianten voor, waarbij wij in alle varianten ook aandacht hebben voor sociale veiligheid en zaken als voldoende (toe)zicht en verlichting. Een speelplek in Park Klein Engendaal blijft echter bestaan. Hoewel deze in het kader van het speelruimtebeleid in de toekomst waarschijnlijk een andere invulling krijgt, vinden wij dat jongeren elkaar in de openbare ruimte moeten kunnen blijven ontmoeten. Overlast en strafbare feiten accepteren wij echter niet. In september hebben wij een Plan van Aanpak jongerenoverlast vastgesteld, waarin de gemeente, politie en Balans afspraken hebben gemaakt over taken en verantwoordelijkheden bij de aanpak van overlast. Daarbij is er uitdrukkelijk een rol voor de jongeren zelf weggelegd, maar worden ook ouders en buurtbewoners bij de uitvoering betrokken.
91 - W. den Broeder, Soesterbergsestraat 108 WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
92 - N. Gomez de Moor / R.J. Rustenhoven, Kerkstraat 113 Hierbij willen wij u laten weten dat wij bezwaar aantekenen tegen het vergroten van het kruispunt aan de Soesterbergsestraat. Wij vinden dit een absurd plan en absoluut geen goed idee!!!! Honderd jaar oude bomen worden weggehaald en waarvoor?? Het verkeer stukt even verderop weer. Dus de snelheid gaat niet omhoog en trekt alleen nog maar meer verkeer aan. Het is geen oplossing!!! Soest zuid wordt al veel te druk met alle voorgenomen plannen. Wat een veel beter alternatief is, is nagaan of alleen bestemmingsverkeer Soest Zuid mag bereiken of bepaalde delen van de dag eenrichtingsverkeer oid. In Noord Holland (Landsmeer en Den IJp) hebben ze zo'n constructie bedacht. Onderzoek dat ipv meer asfalt!!! Vreselijk is het!!	Het gaat ons ook aan het hart dat er bomen moeten verdwijnen om de doorstroming te verbeteren, waarvan 2 bomen bijna 100 jaar oud zijn. Daarom zijn we van plan ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft! Het realiseren van extra opstelstroken is nodig om een antwoord te hebben op het toenemende verkeer dat in Soest-Zuid wordt verwacht. Wij werken aan een breed en samenhangend totaalplan om de doorstroming in Soest-Zuid te verbeteren. Daarbij hebben wij rekening gehouden met het extra verkeer dat door de maatregelen wordt aangetrokken. Wij hebben onderbouwd dat met de oplossingen de doorstroming kan verbeteren, zonder dat het verkeer even verderop weer stukt. Het afsluiten van Soest voor buitenstaanders zien wij niet als een oplossing. Voor (toeristische) bedrijven en inwoners is het belangrijk dat Soest goed te bereiken is.
93 - H. Marcus / M.E.T. Marcus-Remmers, Birkstraat 76	

Reactie:	Antwoord:
WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
94 - F. E. Daniel, Gallenkamp Pelsweg 8	
Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid met name rotonde Vondellaan.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen. Overigens is in onze plannen geen rotonde opgenomen op de Vondellaan.
95 - C.G. van Kaam / M.M. van Kaam-de Jong, Oude Utrechtseweg 7	
Middels dit schrijven maken wij bezwaar tegen het verkeersplan soestzuid.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
96 - A. Andeweg, Van Beuningenlaan 1	
Ik maak bezwaar tegen het verkeersplan Soest-Zuid.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
97 - T.B. Overvest, Ferdinand Huycklaan 34	
Middels deze mail tekent ondergetekende bezwaar aan tegen het plan verkeersdoorstroming Soest-Zuid te verbeteren. Dit, voor een tijdswinst van € 150.0000,-- per seconde. Te duur dus voor zo'n geringe tijdswinst. Ondergetekende blijft bij het plan ondertunneling van de spoorwegovergang Soest-Zuid.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen. De kosten voor ondertunneling van de spoorwegovergang zijn overigens hoger dan hetgeen wij voorstellen.
98 - C.H. Frijling-Bull, Heideweg 58	
Ik maak bezwaar tegen de verkeers plannen die er zijn voor Soest Zuid. De voorgestelde maatregelen om de doorstroming van het verkeer te bevorderen vind ik onzinnig en wel om de volgende redenen; Wij wonen in een dorp en geen metropool. Omdat Amersfoort wilt ontsluiten moet Soest meedoen om de extra hoeveelheid verkeer te verwerken. Verkeer naar Soest moet voor Soest zijn. Soest moet geen afsteekroutes creëren voor verkeer wat Soest als doorsteek plaats ziet.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij delen uw mening dat Amersfoort zelf moet werken aan een oplossing voor het verkeer aan de westkant van de stad. Wij zijn daarom ook blij dat Amersfoort heeft besloten om de Westelijke ontsluiting (langs het Dierenpark) aan te pakken. De maatregelen in Soest treffen wij dan ook hoofdzakelijk voor de inwoners en bedrijven in Soest.
Om zoveel miljoenen uit te geven voor een paar extra minuten tijdswinst vind ik geen goed idee. Wederom we wonen in een dorp. Ga je tijdens de spits de auto in dan kan je verwachten een langere reistijd te hebben. Kan je dadelijk vlugger door Soest heen, kom je toch weer in de file op de Vondelweg/Birkstraat, of Koningsweg of van Weerden Poelmanstraat.	Wij werken aan een breed en samenhangend totaalplan om de doorstroming te verbeteren. Wij hebben onderbouwd dat met de oplossingen de doorstroming kan verbeteren, zonder dat het verkeer even verderop weer in de file komt te staan. Een tijdswinst van twee minuten per voertuig vinden wij behoorlijk, zeker gezien de duizenden voertuigen die dagelijks in de spits van deze wegen gebruik maken.
Wonend op De Heideweg ben ik inderdaad bang voor meer verkeer bij de opheffing spitsafsluiting Foekenlaan en Den Bliklaan. De weg is smaller inderdaad maar de drempels zijn van een hoogte waar je nog steeds met een te grote snelheid overkan. Niet alleen de bewoners zullen hier gebruik van maken.	Het blijft uiteindelijk de verantwoordelijkheid van de individuele weggebruiker om zich aan de regels te houden. Met de inrichting van de weg doen wij ons best om de snelheid van het verkeer eruit te halen, maar wij kunnen niet voorkomen dat er toch nog te hard wordt gereden. Wij zijn van plan om fors te investeren in aanvullende snelheidsremmende maatregelen op de Bartolottilaan, Van Beuningen en Foekenlaan. De routes worden daarmee ook minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer.
Met de opheffing wordt een rondweg gecreëerd van de Birkstraat, Bartolottilaan, Beuningenlaan naar de Dennenweg, Heideweg, Foekenlaan Bliklaan en Wieksloterweg.	Wij kunnen ons voorstellen dat u niet op meer verkeer door de straat zit te wachten. De hoeveelheid extra verkeer die door deze plannen door woonstraten gaat rijden blijft binnen alle richtlijnen die hiervoor gelden. In het verkeersonderzoek hebben wij dit onderbouwd.

Reactie:	Antwoord:
Ik zit ook soms met de spitsuur in de auto richting Bilthoven, voor mij zou het inderdaad makkelijker zijn met de opheffing spitsafsluiting. De moeite welke ik ervaar om de Ossendam weg op te draaien van de Schoutenkampweg is groot. Ik moet ervoor zorgen daar te zijn als de spoorbomen dicht zijn en dan gaat het altijd wel. Ik doe er hooguit 5 tot 10 minuten langer over en ook op de terugweg. Ik vind het niet erg dan moet ik de auto niet instappen. Mijn voorstel is het geld in uw zak te houden!	Wij hebben kennis genomen van uw voorkeur. De bewoners van de Schoutenkampweg vragen ons tegelijkertijd om meer veiligheid op deze weg. Het opheffen van de spitsafsluiting in de Foekenlaan biedt juist voor het verkeer uit de wijk een veilige en alternatieve mogelijkheid om het spoor te kruisen.
99 - J. Teunissen, Birkstraat 1	
Met grote verbazing nam ik vandaag kennis van het verkeersplan Soest-Zuid. Hoe kan een gemeente die - zoals ze zelf omschrijft - staat voor, zorg voor een groene leefomgeving, met respect voor bewoners en historische achtergronden met zo'n plan aankomen. Oude bomen van 100 jaar zullen moet worden geveld. parkeerplaatsen zullen verdwijnen de uitstraling van de prachtige huizen gelegen aan deze weg verdwijnen en dat voor misschien een paar minuten tijdswinst. Het is een prachtige entree en een genot om vanaf de snelweg via Soesterberg Soest binnen te komen rijden. De rust, de natuur, het historische van Soest komt je tegemoet, met deze plannen wordt daar een streep doorheen gezet, waar is de gemeente Soest toch mee bezig? Geachte college, denk daar eens aan als u weer eens Soest binnen komt rijden!	Wij willen u bedanken voor uw reactie. De entree van Soest via de Soesterbergstraat wordt gekarakteriseerd door een fraaie bomenlaan, die al ruim voor de komgrens aanwezig is. Helaas is het ter hoogte van het kruispunt Soesterbergsestraat en Vondellaan over een lengte van 250 meter niet mogelijk deze dubbele rij te laten staan als we de doorstroming willen verbeteren. Wel is hier een éézijdige bomenrij te realiseren. Dit betekent dat over deze lengte het straatbeeld verandert. Ter hoogte van het tankstation wordt dit gecompenseerd met nieuwe bomen. In totaal komen er in Soest-Zuid meer bomen terug dan wij kappen, zodat Soest groen blijft!
100 - J.H.A. Bolhuis / A.M. Bolhuis-Artz, Bartolottilaan 57	
Wij maken bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
101 - M. Baan / C. Baan-Olthof, Ossendamweg 20	
Wij wonen sinds december 1997 aan de Ossendamweg. Toen wij er nog maar net woonden hoorden we dat er plannen zouden zijn voor een tunnel onder het spoor door. Wij waren er toen van overtuigd dat dat een grap moest zijn. Wij kwamen uit Gouda, waar serieuze problemen waren met een spoorwegovergang op het drukke traject Utrecht-Rotterdam/Den Haag. Een indertijd dubbel spoor, met heel veel treinverkeer. Aangezien hier in Soest maar 4 keer per uur een boemeltje over een enkel spoor langs komt vonden wij een tunnel onder dit spoor een krankzinnig idee. Inmiddels zijn wij ervaringsdeskundigen in het wonen aan een drukke weg. Maar we vinden een tunnel nog altijd een krankzinnig idee. Helemaal nu de treintijden wat verder uit elkaar liggen. Het doet ons dan ook deugd dat de gemeente nu geen voorkeur meer voor een tunnel lijkt te hebben. Maar wij zien ook helemaal niets in de andere plannen, enkele details uitgezonderd. Wat ons betreft mag de doorstromingsnelheid omlaag in plaats van omhoog. Bij lagere snelheden kunnen aanwonenden makkelijker hun oprit in- en uitrijden en voetgangers en fietsers hebben meer kans een keer aan de andere kant van de weg te komen. Bovendien maakt het het traject niet nog aantrekkelijker voor verkeer dat alternatieven heeft.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. De plannen die wij maken zijn hoofdzakelijk voor verkeer met een herkomst of bestemming in Soest, kortom verkeer van onze eigen inwoners en bedrijven. Wij zien voor hen geen alternatieven. Het weren van het verkeer uit Soest-Zuid vinden wij daarom geen goed idee.
Introduceren van tweerichtingsverkeer op het fietspad vergroot naar onze mening de kans op ongelukken bij het in- en uitrijden van opritten. Ondanks dat het nu niet is toegestaan wordt er toch regelmatig in de verkeerde richting gefietst en dat gaat soms maar net goed, vooral in de donkere maanden.	Ook wij zijn geen voorstander van tweerichtingsverkeer op fietspaden met veel uitritten of zijwegen. Ter hoogte van uw woning hebben wij in de huidige plannen dan ook geen tweerichtingenfietspad opgenomen.
De voorgestelde grote aanpassingen aan het kruispunt Ossendamweg-Soesterbergsestraat vinden wij ook niet wenselijk. In tegendeel. Naar onze mening draagt het enkel bij aan verschuiven van problemen. Wat is het nut van twee opstelrijstroken, als je even verderop toch allemaal weer naar één strook moet? Volstrekt zinloos.	Niet de weg zelf, maar de kruispunten zorgen voor vertraging voor het autoverkeer. Het nut van twee rijstroken is dat er bij groen licht meer verkeer over het kruispunt kan. Daarmee wordt de doorstroming beter en worden de wachtrijen korter.

Reactie:	Antwoord:
Bovendien wordt het karakter van de omgeving ter plaatse zo drastisch aangetast dat dat feitelijk onaanvaardbaar is.	Het karakter van het kruispunt Ossendamweg - Soesterbergsestraat wordt nu bepaald door rijwegen met 2 tot 4 rijstroken en een zeer gevarieerd groenbeeld. Daarnaast domineert het tankstation op de hoek. In het ontwerp zijn wij uitgegaan van rijwegen met 3 tot 5 rijstroken. Het groene beeld van de Vondellaan verandert niet wezenlijk. Langs de Soesterbergsestraat worden bomen gekapt en ontstaat een nieuw beeld van een enkele bomenrij. Het beeld van de Ossendamweg ter hoogte van het tankstation verandert eveneens, maar hier kunnen tot aan het kruispunt aan beide zijden bomen teruggeplant worden. Ook het beeld van het tankstation verandert van een vrij kale plek met één mooie monumentale boom naar een vrij groen plek met verschillende bomen en een mooie monumentale boom. Uiteindelijk komen er in Soest-Zuid meer bomen terug dan wij kappen.
Wel zijn wij voorstander van het opheffen van de spitsafsluiting van de Foekenlaan en het afslagverbod voor de Bartollilaan.	Wij nemen er kennis van dat u positief bent over de plannen om de spitsafsluiting van de Foekenlaan en het afslagverbod naar de Bartolottilaan op te heffen.
De rotonde bij de Pimpelmees om fietsers met voorrang te kunnen laten oversteken lijkt ook nuttig, maar wellicht zijn verkeerslichten bij een oversteekplaats een even goed maar goedkopere oplossing? Samengevat maken wij bezwaar tegen het overgrote deel van alle plannen, maar erger nog, vooral tegen de doelstelling van de plannen, de verbeterde doorstroming. Wij zijn alleen voorstander van plannen die de hoeveelheid verkeer over het traject doen afnemen en de veiligheid voor fietsers en voetgangers doen toenemen.	Wij zijn groot voorstander van het gebruik van de fiets. Maar wij vinden dat onze inwoners vrijwillig die keuze moeten maken. Wij stimuleren het fietsgebruik, onder andere met aantrekkelijke fietsroutes, maar niet door het voor de automobilist moeilijk te maken. Ook voor onze inwoners die om welke reden dan ook de auto kiezen, willen wij graag een goed bereikbare gemeente zijn. Wij hebben ter hoogte van de Pimpelmees gezocht naar een mogelijkheid om fietsers met voorrang over te kunnen laten steken en waar bussen eventueel kunnen keren. Oversteken met verkeerslichten blijft mogelijk bij het kruispunt met de Nieuweweg. Zo is er ook hier voor iedereen een keuze mogelijk.
102 - M.C. Wouters-Raatjes, Van Lenneplaan 27	
Hiermee wil ik bezwaar aantekenen tegen het verkeersplan Soest Zuid zoals jullie die nu voor ogen hebben om de verkeerssituatie te verbeteren. Het knelpunt zal simpelweg niet opgeheven worden want hierin speelt de spoorovergang een grote rol! Ik ben geen stedenbouwkundige maar m.i. is dit een plan wat weer een heleboel geld zal gaan kosten waarbij er straks de conclusie getrokken moet gaan worden dat het toch niet de oplossing was voor het probleem! Mijn advies is om toch andere plannen, zoals bijvoorbeeld van Soest2002, nog eens nader te onderzoeken.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij hebben uitgebreid onderzoek gedaan, ook naar een autotunnel zoals deze door verschillende partijen is voorgesteld. Een autotunnel zorgt inderdaad voor een betere doorstroming, maar uit het onderzoek blijkt dat met alle varianten een goede doorstroming wordt bereikt. Mede vanwege de kosten hebben wij daarom een voorkeur voor maatregelen op maaiveld. Bovendien kunnen maatregelen op maaiveld relatief snel worden uitgevoerd. Niet alleen is er daarmee minder hinder voor het verkeer tijdens de bouw, ook heeft het verkeer mogelijk al jaren eerder profijt van een betere doorstroming.
103 - E. ten Have, Bartolottilaan 37	
In aanvulling op mijn bezwaarschrift dat ik reeds ingediend heb tegen het verkeersplan Soest-Zuid zou ik een voorstel willen doen om de sluiproute Van Beuningelaan-Bartolottilaan minder aantrekkelijk te maken voor niet bestemmingsverkeer. Door zoals in onderstaand kaartje De Van Beuningelaan vanaf de Vosseveldlaan tot aan de Soesterdijksestraat eenrichtingsverkeer te maken en hetzelfde te doen met de Hildebrandlaan tussen de Bartolottilaan en de Vosseveldlaan wordt het uitermate onaantrekkelijk om de sluiproute te gebruiken. De buurt blijft voor de bewoners en voor bestemmingsverkeer (bijv. de Ludgerusschool) goed bereikbaar.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Hoewel wij uw voorstel goed kunnen begrijpen heeft dit voor veel straten in de wijk gevolgen. Wij zijn van mening dat de maatregelen die wij voorstellen voldoende zijn om de route onaantrekkelijk te maken voor niet bestemmingsverkeer.
104 - M.J. Rademaker, Vondellaan 9	

Reactie: WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Antwoord: Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
105 - A.F.M. Borgts-van Schaik, Seminariehof 20 WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
106 - R.E. Schippers, Hildebrandlaan 5 WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
107 - M.H. de Ruiter-Kluit, Soesterbergsestraat 77 Bezwaar tegen verkeersplan soest-zuid, met name verbreding kruispunt soesterbergsestraat- vondellaan. Hier is geen probleem, u creert een probleem, nml, al maakt u 4 rijbanen , vanuit Soesterberg, dit verkeer loopt weer in een fuik, op de ossendamweg. en staat daar weer stil. En dit ten kostte van 29, ook oude bomen verdwijnen	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij werken aan een breed en samenhangend totaalplan om de doorstroming in Soest-Zuid te verbeteren. Wij hebben onderbouwd dat met de oplossingen de doorstroming kan verbeteren, zonder dat het verkeer even verderop weer stopt. Ook in het stationsgebied en op het kruispunt Koningsweg/Nieuweweg treffen wij maatregelen om de doorstroming op de Ossendamweg te bevorderen. De gemiddelde leeftijd van de bomen die niet behouden kunnen blijven is 30-40 jaar. Slechts 2 eiken hebben een leeftijd van bijna 100 jaar. Het is mogelijk om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!

Reactie:	Antwoord:
parkeerplaatsen, ook bij mijn huis, verdwijnen	Alle parkeerplaatsen die vervallen willen wij in de buurt compenseren. Hierover zijn wij in overleg met de eigenaren van het tankstation.
En dit ten kostte van: vele miljoenen	De kosten van de aanpassingen zijn fors, maar dragen bij aan een betere doorstroming voor duizenden automobilisten die elke dag in de spits van de wegen in Soest-Zuid gebruik maken.
En dit ten kostte van: waardevermindering van mijn huis. Nogmaals, de winst hiervan is minimaal, t.o.v de onomkeerbare verwoesting, van deze mooie straat.	Op eventuele planschade willen wij niet vooruit lopen. Het is voor ons gebruikelijk dat wij een planschaderisicoanalyse uitvoeren daar waar een bestemmingsplan moet worden aangepast.
108 - E. Oldenburger-v.d. Poll, Bartolottilaan 49	
WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
109 - T. Middelkoop, Soesterbergsestraat 97A	
WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
110 - I. Uyland, Soesterbergsestraat 90	
Hiermee teken ik bezwaar aan tegen uw plannen om de verkeerssituatie van het kruispunt Soesterbergsestraat/Vondellaan-Ossendamweg aan te passen. In mijn optiek is dit geen oplossing van een probleem maar een verschuiving ervan. Immers op de Ossendamweg moeten de auto's ritsen en het is algemeen bekend dat zo iets tot filevorming leidt. Een autotunnel bij station Soest-Zuid is naar mijn mening een goede oplossing. Die oplossing is effectief en toekomstbestendig, dus ook duurzaam. Het is ook niet zonder goede gronden dat in het plan Verder voor deze oplossing is gekozen en er geld voor beschikbaar is gesteld.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij hebben kennis genomen van uw bezwaar. Wij werken aan een breed en samenhangend totaalplan om de doorstroming in Soest-Zuid te verbeteren. Wij hebben onderbouwd dat met de oplossingen de doorstroming kan verbeteren, zonder dat het verkeer even verderop weer stopt. Ook in het stationsgebied en op het kruispunt Koningsweg/Nieuweweg treffen wij maatregelen om de doorstroming te bevorderen. Binnen VERDER is niet alleen geld beschikbaar gesteld voor een oplossing in het stationsgebied, maar ook voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Een autotunnel vergroot overigens juist de verkeersdruk op dit kruispunt. Het nut van twee rijstroken is dat er bij groen licht meer verkeer over het kruispunt kan. Daarmee wordt de doorstroming beter en worden de wachtrijen korter, ondanks dat er aan de andere kant van het kruispunt geritst moet worden.
111 - J.J. Balfort-Brandhorst, Soesterbergsestraat 74A	

Reactie:	Antwoord:
WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
112 - NS, Postbus 1283	
Naar aanleiding van uw brief van 29 mei jl. over de aanpak van de doorstroming in SoestZuid gaan wij graag in op uw verzoek een reactie te geven. Wij hebben met belangstelling kennisgenomen van de plannen en de verschillende varianten voor station Soest Zuid. Karakteristiek voor station Soest Zuid is dat dit station van de drie stations in Soest de meeste in- en uitstappers kent: ruim 1800. Vergeleken met andere stations in Nederland is Soest Zuid één van de kleinere NS-stations. Ruim 70% van de instappende reizigers komt met de fiets of lopend naar het station. Het station is niet zozeer een bestemming op zich, de meeste reizigers reizen juist van dit station naar andere bestemmingen. Er stoppen twee treinen per uur in elke richting (Sprinters). Uit ons stationsonderzoek blijkt dat station Soest Zuid goed functioneert. Duidelijk is dat de gemeente Soest met name een oplossing zoekt voor de suboptimale doorstroming van het autoverkeer op de N221 en daarnaast kijkt naar verbetering in ketenfuncties (bus, fiets, parkeren). Wij hebben de voorliggende varianten vanuit diverse invalshoeken en disciplines bekeken: vanuit de keten, logistiek, vervoerplanologie, exploitatiemanagement en beheer. Daarbij zijn wij tot de conclusie gekomen dat geen van varianten op onoverkomelijke bezwaren van NS stuit. Variant 2C met maatregelen op maaiveld geniet overigens wat ons betreft de voorkeur. Daarnaast willen wij de volgende aandachtspunten en overwegingen meegeven.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij zijn blij dat geen van de varianten op onoverkomelijke bezwaren van NS stuit en hebben kennis genomen van uw voorkeur voor variant 2C.
Ketenvoorzieningen en bereikbaarheid: Voor een goede bereikbaarheid van het station vindt NS het van belang dat de looproutes voor fietsers en voetgangers logisch, prettig en veilig zijn. Daarom adviseert NS om de ketenfuncties op het maaiveld te houden vanwege routes en sociale veiligheid. Punt van aandacht bij variant 2C is dat er slechts 1 oversteek voor voetgangers en fietsers is aan 1 zijde van het spoor. Hierdoor zal ongewenst gedrag kunnen ontstaan (oversteken op plekken waar dat niet is voorzien) met alle risico's van dien. Op momenten dat de spoorwegovergang met slagbomen gesloten is, kan dit effect mogelijk nog versterkt worden.	Ook wij vinden het van belang dat looproutes voor fietsers en voetgangers logisch, prettig en veilig zijn. Wij realiseren ons dat de oversteek van de Ossendamweg voor voetgangers en fietsers in variant 2C suboptimaal is. Ruimte voor een veilige oversteekplaats op een andere locatie is in deze variant helaas niet aanwezig.
Op dit moment zijn de afstanden voor voetgangers en fietsers naar en van de trein kort. Ruim 70% van instappende reizigers komt met de fiets of lopend. Als gekozen wordt voor een alternatief met tunnel en/of ongelijkvloerse kruising moet daarom goed gekeken worden naar de consequenties in loop- en fietsroutes voor bestaande reizigers. Het fietspad bij de fietsenstalling op maaiveld in variant 2C zou bij voorkeur aan de andere zijde gesitueerd kunnen worden om kruisend verkeer richting station te voorkomen.	Uw suggestie om het fietspad in variant 2C aan de andere zijde van de fietsenstalling te leggen willen wij graag in de volgende fase bekijken als wij een nadere uitwerking gaan maken van de voorkeursvariant.
In variant 2A/B is ons niet duidelijk waar de P+R gesitueerd is/wordt.	In variant 2A blijft het P+R terrein aan de Eikenlaan. In variant 2B ontstaat vanwege het verplaatsen van het busstation ruimte voor een P+R terrein aan de Eikenlaan, dicht bij het station.

Reactie: In het geval van verstoringen van de treindienst of buitendienststellingen is het van belang dat er altijd een NS-bus bij het station kan komen. Ook tijdens een mogelijke verbouwing is het belangrijk dat er ruimte is bij het station waar treinvervangend busvervoer kan staan. Wij verzoeken u om ons tijdig te (blijven) betrekken in het vervolgtraject. Onze ketenadviseurs kijken en denken graag met u mee over de ketenvoorzieningen, vooral als het gaat om de definitieve locatie, aantallen fiets- en autoparkeerplekken met de bijbehorende looproutes, Kiss&Ride en NS Zonetaxi. Ook aandacht voor laad- en losmogelijkheden bij het station is voor ons van belang.	Antwoord: Wij waarderen het dat u met ons mee wilt denken over het stationsgebied. Wij betrekken u graag bij de nadere uitwerking van de voorkeursvariant.
Sociale veiligheid: Voor NS is sociale veiligheid een van de speerpunten en dus van groot belang. Mocht een alternatief gekozen worden met een tunnel is sociale veiligheid een aandachtspunt. Wij denken hier graag in mee.	De recente overlast en het vandalisme in de omgeving van het station zijn bij ons bekend. Voor de herinrichting van het gebied liggen nu verschillende varianten voor, waarbij wij in alle varianten ook aandacht hebben voor sociale veiligheid en zaken als voldoende (toe)zicht en verlichting. Een speelplek in Park Klein Engendaal blijft echter bestaan. Hoewel deze in het kader van het speelruimtebeleid in de toekomst waarschijnlijk een andere invulling krijgt, vinden wij dat jongeren elkaar in de openbare ruimte moeten kunnen blijven ontmoeten. Overlast en strafbare feiten accepteren wij echter niet. In september hebben wij een Plan van Aanpak jongerenoverlast vastgesteld, waarin de gemeente, politie en Balans afspraken hebben gemaakt over taken en verantwoordelijkheden bij de aanpak van overlast. Daarbij is er uitdrukkelijk een rol voor de jongeren zelf weggelegd, maar worden ook ouders en buurtbewoners bij de uitvoering betrokken.
Verkeersveiligheid: Als gekozen wordt voor een variant met een ondertunneling alleen voor auto's, adviseren wij u goede maatregelen te nemen om vermenging van verkeersstromen te voorkomen. Het zou zeer onwenselijk zijn als fietsers bijvoorbeeld de autotunnel nemen als de overweg dichtligt!	Wij hebben niet de verwachting dat fietsers via de autotunnel gaan rijden. Zeker voor de fietsers die in het stationsgebied moeten zijn is dit een behoorlijke omweg, bovendien heeft de autotunnel een onaantrekkelijke diepte en helling voor fietsers. De sluitingsduur van de overweg is niet zodanig dat dit een aantrekkelijk alternatief vormt.
113 - J. van de Flier, Ossendamweg 1	
Het uitvoeren van variant 2C, maatregelen op maaiveld vanaf de Birkstraat tot Koningsweg/Pimpelmees, is in het algemeen een goed plan. Echter bij enkele onderdelen heb ik een andere zienswijze welke ik gaarne onder uw aandacht breng voor aanpassing van variant 2C. Het betreft het traject vanaf de Oude Utrechtseweg tot Pimpelmees. 1- Volgens ontvangen gegevens bedraagt over dit traject bij variant 2C de snelheid 33 km/u of gemiddeld 1min.27sec. Ik neem aan dat het cijfer betrekking heeft op de ochtend- en avondspits. Aannemende dat het Autonoom cijfer 18/km/u of 2min.45sec gedateerd is 25 maart 2011 het begin van de studie, en het nieuwe cijfer na de uitvoering van de variant 2C werkzaamheden merk ik op dat er in het eerste halfjaar 2015 een aantal aanpassingen zijn gemaakt die nu al geleid hebben tot een betere doorstroming. Een deel van de te behalen winst is dus reeds geëffectueerd. De uitgevoerde verbeteringen zijn o.a.: - het dichter naar elkaar toebrengen van de aankomst uit en de vertrektijd van de trein van en naar Utrecht. - verbeterde op elkaar afgestemde aankomst en vertrek tijdstippen van de bussen van en naar de Koningsweg. - verwijderen van het busverkeerslicht boven de Ossendamweg. - verbeterde afstelling van de verkeerslichten op het kruispunt Ossendamweg/Eikenlaan/Kastanjelaan.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij zoeken altijd naar mogelijkheden om verkeerslichten beter af te stellen. In ons onderzoek hebben wij onderbouwd dat voor een betere doorstroming op lange termijn een combinatie van oplossingen noodzakelijk is. De vertrektijden van bussen en treinen zijn daarin gebaseerd op de meest actuele dienstregeling.

Reactie:	Antwoord:
Het totaal afsluiten van een weg is fnuikend voor de betreffende woonwijk en passanten en veroorzaakt extra verkeer door andere woonwijkstraten en blijvende omrijkosten. Bovendien de voertuigen die door de bussluis geweerd zouden worden zullen op een andere plaats en vooral op het kruispunt Ossendamweg/Schoutenkampweg toch op de Ossendamweg moeten invoegen, dus het verkeersvolume blijft gelijk. Verboden linksaf te slaan, d.w.z. de verkeersstrook kruisen verbeterd de doorstroming en is verkeersveiliger en te accepteren. Rechts afslaan hindert de doorstroming nagenoeg niet. Een afsluiting van de Eikenlaan en vervangen door een bussluis is zeer inefficiënt en dupeert bewoners en gebruikers. Immers buiten de stel 8 spitsuren staan 16 uur van het etmaal dat de doorstroming goed te noemen is. Tijdens de spitsuren gebruiken de bussen bovendien slechts enkele minuten van de bussluis. Gezien de vele nadelen is de bussluis en afsluiting geen goed plan.	In het stationsgebied komen veel kruisende verkeersbewegingen in een klein gebied bij elkaar. Bussen, treinen, fietsers, voetgangers en automobilisten zoeken elk hun weg door een gebied dat hiervoor zeker in de toekomst niet genoeg ruimte biedt. De basis van de optimalisatievarianten is dan ook meer rust in dit gebied te creëren, zodat een overzichtelijke situatie ontstaat. Daarbij is het idee dat elke weggebruiker zonder verkeerslichten zijn eigen weg kan vinden. Het toestaan van autoverkeer uit de Eikenlaan vergroot de complexiteit van dit kruispunt en vergroot de noodzaak om toch verkeerslichten toe te passen. Bovendien verwijderen wij met het weghalen van de verkeerslichten de prioriteit die de bussen op dit kruispunt hebben. Toestaan van autoverkeer zorgt ervoor dat bussen achteraan moeten sluiten en de reistijden van het openbaar vervoer nog verder onder druk komen te staan. Ook vanuit dit oogpunt neemt dan de druk om alsnog verkeerslichten te plaatsen weer toe.
De voorgestelde verandering van het kruispunt Schoutenkampweg en het omdraaien van de verkeersrichting op de Dr's Jacobstraat levert geen wezenlijke verbetering op voor de doorstroming op de Ossendamweg. Ook dit plan nogmaals heroverwegen.	Op verzoek van de klankbordgroep en de gemeenteraad hebben wij gezocht naar mogelijkheden om de oversteekbaarheid van de Ossendamweg bij de Schoutenkampweg te verbeteren. Wij zien het verplaatsen van het afslagvak en het omdraaien van de rijrichting van de Dr. s'Jacobstraat hiervoor als enige mogelijkheid. Deze maatregel heeft niet tot doel de doorstroming te verbeteren. Mede vanwege het beperkte draagvlak voor deze maatregel hebben wij dit geschrapt uit de plannen. Het is aan de gemeenteraad om hier een definitief besluit over te nemen.
Het doortrekken van het tweerichting fietspad aan de Noordzijde van de Ossendamweg zal leiden tot verwarring van fietsers die toch al gewend zijn hun eigen efficiënte fietsroute te kiezen. De plannen voor het oversteken van fietsers en voetgangers nabij het station worden onduidelijk gepresenteerd op de tekeningen waardoor geen goed commentaar gegeven kan worden.	Juist omdat fietsers vaak de kortste route kiezen zijn wij van mening dat een fietspad in twee richtingen tussen de Eikenlaan en de Dr. s'Jacobstraat bijdraagt aan een duidelijkere situatie.
114 - R.J.P. Hazewinkel, Foekenlaan 15	(ZIE OOK DE BIJLAGEN)
Wij, bewoners van de Foekenlaan, maken ernstig bezwaar tegen elementen in het verkeersplan Soest-Zuid waardoor doorgaand verkeer over erftoegangswegen, binnen de bebouwde kom, afgehandeld wordt. Onze bezwaren zijn zowel gebaseerd op de onvoldoende onderbouwing van de noodzaak van deze plannen als op onze grote zorg over de consequenties van deze infrastructurele aanpassingen. Hieronder een opsomming van onze belangrijkste bezwaren: Inventariserend onderzoek. Heeft de gemeente onderzocht of de doorstroming van verkeer door Soest- Zuid als probleem wordt ervaren door haar bewoners en of de verkeersdeelnemers? Dit verlangt nader onderzoek.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij begrijpen dat u bezwaar heeft tegen de plannen en hebben kennis genomen van uw uitgebreide inspraakreactie. Wij nemen de punten die u aandragt mee in de belangenafweging die wij moeten maken. Wij zien ook dat het draagvlak voor de maatregelen onder de bewoners van uw straat klein is. Bij de start van het project hebben wij een enquête gehouden onder omwonenden, treinreizigers en automobilisten in het stationsgebied. Daarbij gaf 71% van de automobilisten aan de doorstroming bij de spoorwegovergang destijds als matig of slecht te beoordelen. De meerderheid van de respondenten vond het bovendien een slecht idee om niets te veranderen en de situatie te laten zoals het nu is. Onder alle groepen was het draagvlak om niets te veranderen klein. Mede op basis van deze enquête zijn de onderzoeken voortgezet.

Reactie:	Antwoord:
De cijfers, het model en het afgenomen verkeer. De gemeente gaat uit van verkeerscijfers uit 2008. Waarbij een verkeersmodel uit 2006 wordt gebruikt om de hoeveelheid verkeer in 2020 te voorspellen. In 2011 was er echter een afname van het verkeer. Deze cijfers zijn niet meegenomen in het voorstel. Ondergetekenden maken er bezwaar tegen dat er geen cijfers uit 2013, 2014 en 2015 zijn gebruikt en vragen om een nieuw onderzoek.	Het verkeersmodel is met grote nauwkeurigheid opgebouwd, waarbij ook huidige ontwikkelingen zijn meegenomen. De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2006 en 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen meegenomen. De prognoses zijn dan ook hoofdzakelijk gebaseerd op ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Soesterberg en Amersfoort en de groei van inwoners en arbeidsplaatsen in onze regio. Landelijke trends over bijvoorbeeld autobezit worden door ons afgeleid uit de modellen die Rijkswaterstaat gebruikt, gebaseerd op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving. Ook maatregelen in de infrastructuur, zoals de Westelijke ontsluiting (weg langs de Dierentuin) van Amersfoort, zijn in het verkeersmodel opgenomen. Wij werken op dit moment aan een nieuw verkeersmodel samen met de gemeenten Amersfoort, Nijkerk en Leusden. Dit model heeft als planhorizon 2030. De verwachting is dat dit model in de winter van 2015/2016 wordt opgeleverd. Wij zijn bereid om dit model aan de hand van verkeerstellingen in 2016 voor Soest-Zuid te verfijnen en de door de gemeenteraad gekozen oplossing hier nogmaals aan te toetsen, voordat in Soest-Zuid de definitieve procedures worden opgestart. Dit doen wij alleen voor de voorkeursvariant zoals deze dit najaar door de gemeenteraad wordt vastgesteld en met als enige doel een extra toetsmoment of de uitgangspunten over het niveau van het verkeer juist zijn.
De onjuiste aanname in uw uitnodigingsbrief. 'Afslaand verkeer naar de P.C.Hooftlaan is een van de oorzaken van stilstaand verkeer. Door het afslaan naar de Bartolottilaan mogelijk te maken wil de gemeente de doorstroming op de Vondellaan verbeteren.' Zie bijlage 1 voor de visie op deze aanname. Wij vragen u dan ook deze maatregel ongedaan te maken.	In de bijlage geeft u een onderbouwing dat er in de huidige situatie sprake is van doorgaand verkeer vanaf Soesterberg naar Amersfoort via de Bartolottilaan. Dit wordt door ons niet ontkend. Wij verwachten echter dat met een betere doorstroming op de hoofdwegen, zowel in Amersfoort als in Soest, en een onaantrekkelijke route met drempels op de Bartolottilaan deze hoeveelheid verkeer afneemt. U verwacht dat met het opheffen van het afslagverbod ook in de andere richting een grote stroom verkeer door de wijk op gang komt. Wij delen uw mening dat dit ongewenst is. Wij hebben echter deze verwachting niet, mede door de maatregelen die wij in en buiten de wijk willen treffen. Dit neemt niet weg dat met het in stand houden van het afslagverbod op de Birkstraat de doorstroming op de Vondellaan beperkt wordt. Bestemmingsverkeer naar de wijk heeft nu geen andere keuze dan door te rijden via de Vondellaan. Wij vinden dit ongewenst.
De gemeente zou meer heil moeten zien in een goede afstemming van het nieuwste type intelligente stoplichten zodat verkeer beter door kan stromen.	Een betere afstemming van de verkeerslichten maakt al deel uit van onze plannen. Overal komen nieuwe, slimmere verkeerslichten.
Wij vragen u te wachten op de beoordeling van de verkeerssituatie na de Westelijke ontsluitingswerkzaamheden in Amersfoort.	De afgelopen jaren hebben wij ons regelmatig en nadrukkelijk ingezet voor de Soester belangen met betrekking tot het project Westelijke ontsluiting (de weg langs het dierenpark) in Amersfoort. De effecten van het project Westelijke ontsluiting zijn meegenomen in de uitwerking van onze plannen voor de projecten Soest-Zuid en Soesterbergsestraat. Wij hebben met de onderzoeken rondom de Soesterbergsestraat gewacht tot duidelijk is geworden welke capaciteit Amersfoort wil bieden aan het verkeer aan de westkant van de stad. Wij gaan er vanuit dat de maatregelen aan de Westelijke ontsluiting in Amersfoort doorgaan. De gemeente Amersfoort heeft hier inmiddels een besluit over genomen en is de benodigde procedures gestart. Tegelijkertijd beloven wij dat er een nieuw onderzoek in Soest-Zuid komt als Amersfoort de plannen niet uitvoert zoals deze nu gepland zijn.

Reactie:	Antwoord:
Het stimuleren van sluiproute Bartolottilaan-Foekenlaan-Den Bliklaan. De gemeente wil het verkeer van de hoofdweg door een 30 km straat in een woonwijk leiden. Hoofdwegen dienen geoptimaliseerd te worden om verkeer beter door te laten stromen. Dit plan zou een aanzuigende werking veroorzaken van 14-17 % meer verkeer, wat de verkeersdruk op de sluiproutes via onze straten ook doet toenemen. Hoe komt het dat bewoners van de Bartolotti- van Beuningen- Foeken-Den Bliklaan niet beschermd worden tegen snelrijdend verkeer? Waarom wordt sluihverkeer door een woonwijk uitgenodigd met pijlen op de hoofdweg?	Wij delen uw mening dat de hoofdwegen geoptimaliseerd moeten worden om het verkeer beter door te laten stromen. Ook willen wij geen verkeer van de hoofdwegen door een woonwijk leiden. Wij zien tegelijkertijd dat afsluitingen in de wijk er andersom voor zorgen dat bestemmingsverkeer langer van de hoofdwegen gebruik maakt en dat de problemen met de doorstroming daardoor vergroot worden.
Bevorderen van verkeersonveiligheid. Het verkeer op de Bartolottilaan en de van Beuningenlaan zal toenemen door de P.C. Hooftlaan af te sluiten vanaf de Vondellaan. De verkeersveiligheid zal hierdoor in het gedrang komen omdat op onze straten ook het sluihverkeer Birkstraat -Soesterbergsestraat rijdt. De pijlen op de hoofdweg zullen het verkeer aanmoedigen om de Bartolotti- van Beuningenlaan te kiezen. Mocht ook het vrachtwagenverkeer nog eens toegelaten worden dan is hier helemaal sprake van een levensgevaarlijke situatie.	De verkeersveiligheid in de wijk is voor ons van groot belang. Wij zijn van plan om fors te investeren in de verkeersveiligheid op de Bartolottilaan en Van Beuningenlaan. Samen met de bewoners willen wij hier een plan voor maken. Wij zijn ervan overtuigd dat met een goed plan ook doorgaand verkeer uit de wijk wordt geweerd. Uw suggestie om het opheffen van het afslagverbod niet voor vrachtwagenverkeer te laten gelden vinden wij waardevol en nemen wij graag over in de volgende fase.
Het verkeer op de Foekenlaan zal toenemen door opheffen van het werkdagspitsuur, terwijl deze straat hier helemaal niet voor is ingericht, een 30 km weg? Ook herinrichting zal leiden tot gevaarlijke situaties. Waarom wordt de straat niet verboden voor vrachtwagenverkeer en touringcar bussen en alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer in uw plan? Waarom wordt het sluihverkeer gestimuleerd om van de hoofdweg linksaf te slaan naar de Bartolottilaan, een 30 km weg? Waarom worden de bewoners niet beschermd in uw plan?	Hoewel de hoeveelheid extra verkeer op de Foekenlaan beperkt blijft, willen wij ook hier investeren in meer veiligheid. Deze maatregelen kunnen juist ook buiten de spits en in het weekend voor meer veiligheid in de wijk zorgen. Ook hier willen wij samen met de bewoners graag een plan voor maken, waarbij wij ook de suggestie om de afsluiting voor grotere voertuigen in stand te houden meenemen in de verdere planvorming.
Het oneigenlijke gebruik van publieke gelden. Het geld van plan Verder is bedoeld om verkeer beter door te laten stromen via de hoofdstructuur. Nu lijkt het of de gemeente half mei een kans ziet om betreffende straten op te knappen met geld bedoeld voor de doorstroming van hoofdwegen. Kunt u aangeven hoe de gelden verdeeld zijn over de Bartolotti- van Beuningen-Foeken- en Den Bliklaan, en hoe de herinrichting eruit komt te zien als uw plan doorgaat?	Alle maatregelen die wij treffen zijn erop gericht om het verkeer op de hoofdwegen beter te laten doorstromen. De totale kosten voor het verkeersplan Soest-Zuid hebben wij geraamd op ruim € 9 miljoen, waarvan € 820.000 voor aanpassingen aan de Bartolotti- en Van Beuningenlaan en € 290.000 voor de Foekenlaan en Den Bliklaan. Deze kosten zijn gebaseerd op een recente herinrichting van de Heideweg. Een plan voor de herinrichting van de genoemde wegen hebben wij echter nog niet gemaakt. Dat willen wij graag samen met de bewoners doen.
Uitgesloten van participatie in overleg over oplossingen van het eventuele probleem. Bewoners van de hoofdwegen en wegen rondom het station mochten wel participeren. Waarom mochten de bewoners van de Barto-van Beuningen- Foeken-Den Bliklaan niet meedoen, terwijl ze net als andere participanten wel in het plan betrokken zijn?	Wij hebben voor een andere vorm van participatie gekozen in het stationsgebied dan bij de overige maatregelen. In het stationsgebied bestaan veel verschillende mogelijkheden voor het oplossen van de verkeersproblemen. Daarom hebben wij in dit gebied met een klankbordgroep gewerkt. In het gebied rond het kruispunt Soesterbergsestraat, Bartolottilaan en Foekenlaan bleek begin dit jaar dat slechts één combinatie van oplossingen mogelijk is om het verkeersprobleem op te lossen. Daarom hebben we ervoor gekozen hier niet met een klankbordgroep te werken, maar wel een uitgebreide inspraakmogelijkheid te bieden.
Tot slot nog een vraag. Waarom is zo laat, half mei, tijdens de raadsvergadering besloten dat de Bartolotti-van Beuningen- Foeken-Den Bliklaan opgenomen moesten worden in het plan Verder?	Het verkeersonderzoek voor het kruispunt Soesterbergsestraat en omgeving is eind 2014 opgestart. Begin dit jaar is duidelijk geworden dat de eerder bedachte oplossing met eenrichtingsverkeer in het winkelcentrum niet tot voldoende resultaat zou leiden en ingrijpendere maatregelen nodig zouden zijn. Wij hebben deze zorgvuldig uitgewerkt en daarna eerst de omwonenden van het kruispunt Soesterbergsestraat en de gemeenteraad geïnformeerd. Een week later hebben wij een speciale bijeenkomst georganiseerd voor de bewoners van de Bartolottilaan, Van Beuningenlaan, Foekenlaan en Den Bliklaan. Er ligt hieraan geen besluit van de gemeenteraad ten grondslag. Op basis van de onderzoeken neemt de gemeenteraad dit najaar pas een besluit over het totale verkeersplan en de vraag of de openstelling van de genoemde wegen daarin moet worden betrokken.
115 - H. Galis / E.J. Galis-Goede, Bartolottilaan 17	

(ZIE OOK DE BIJLAGEN)

Reactie:	Antwoord:
Ik, bewoners van de Bartolotti- Van Beuningenlaan, maak ernstig bezwaar tegen elementen in het verkeersplan Soest-Zuid waardoor doorgaand verkeer over erftoegangswegen, binnen de bebouwde kom, afgehandeld wordt. Onze bezwaren zijn zowel gebaseerd op de onvoldoende onderbouwing van de noodzaak van deze plannen als op onze grote zorg over de consequenties van deze infrastructurele aanpassingen. Hieronder een opsomming van onze belangrijkste bezwaren: Inventariserend onderzoek. Heeft de gemeente onderzocht of de doorstroming van verkeer door Soest- Zuid als probleem wordt ervaren door haar bewoners en of de verkeersdeelnemers? Dit verlangt nader onderzoek.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij begrijpen dat u bezwaar heeft tegen de plannen en hebben kennis genomen van uw uitgebreide inspraakreactie. Wij nemen de punten die u aandragt mee in de belangenafweging die wij moeten maken. Wij zien ook dat het draagvlak voor de maatregelen onder de bewoners van uw straat klein is. Bij de start van het project hebben wij een enquête gehouden onder omwonenden, treinreizigers en automobilisten in het stationsgebied. Daarbij gaf 71% van de automobilisten aan de doorstroming bij de spoorwegovergang destijds als matig of slecht te beoordelen. De meerderheid van de respondenten vond het bovendien een slecht idee om niets te veranderen en de situatie te laten zoals het nu is. Onder alle groepen was het draagvlak om niets te veranderen klein. Mede op basis van deze enquête zijn de onderzoeken voortgezet.
De cijfers, het model en het afgenomen verkeer. De gemeente gaat uit van verkeerscijfers uit 2008. Waarbij een verkeersmodel uit 2006 wordt gebruikt om de hoeveelheid verkeer in 2020 te voorspellen. In 2011 was er echter een afname van het verkeer. Deze cijfers zijn niet meegenomen in het voorstel. Ondergetekenden maken er bezwaar tegen dat er geen cijfers uit 2013, 2014 en 2015 zijn gebruikt en vragen om een nieuw onderzoek.	Het verkeersmodel is met grote nauwkeurigheid opgebouwd, waarbij ook huidige ontwikkelingen zijn meegenomen. De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2006 en 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen meegenomen. De prognoses zijn dan ook hoofdzakelijk gebaseerd op ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Soesterberg en Amersfoort en de groei van inwoners en arbeidsplaatsen in onze regio. Landelijke trends over bijvoorbeeld autobezit worden door ons afgeleid uit de modellen die Rijkswaterstaat gebruikt, gebaseerd op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving. Ook maatregelen in de infrastructuur, zoals de Westelijke ontsluiting (weg langs de Dierentuin) van Amersfoort, zijn in het verkeersmodel opgenomen. Wij werken op dit moment aan een nieuw verkeersmodel samen met de gemeenten Amersfoort, Nijkerk en Leusden. Dit model heeft als planhorizon 2030. De verwachting is dat dit model in de winter van 2015/2016 wordt opgeleverd. Wij zijn bereid om dit model aan de hand van verkeerstellingen in 2016 voor Soest-Zuid te verfijnen en de door de gemeenteraad gekozen oplossing hier nogmaals aan te toetsen, voordat in Soest-Zuid de definitieve procedures worden opgestart. Dit doen wij alleen voor de voorkeursvariant zoals deze dit najaar door de gemeenteraad wordt vastgesteld en met als enige doel een extra toetsmoment of de uitgangspunten over het niveau van het verkeer juist zijn.
De onjuiste aanname in uw uitnodigingsbrief. 'Afslaand verkeer naar de P.C.Hooftlaan is een van de oorzaken van stilstaand verkeer. Door het afslaan naar de Bartolottilaan mogelijk te maken wil de gemeente de doorstroming op de Vondellaan verbeteren.' Zie bijlage 1 voor de visie op deze aanname. Wij vragen u dan ook deze maatregel ongedaan te maken.	In de bijlage geeft u een onderbouwing dat er in de huidige situatie sprake is van doorgaand verkeer vanaf Soesterberg naar Amersfoort via de Bartolottilaan. Dit wordt door ons niet ontkend. Wij verwachten echter dat met een betere doorstroming op de hoofdweegen, zowel in Amersfoort als in Soest, en een onaantrekkelijke route met drempels op de Bartolottilaan deze hoeveelheid verkeer afneemt. U verwacht dat met het opheffen van het afslagverbod ook in de andere richting een grote stroom verkeer door de wijk op gang komt. Wij delen uw mening dat dit ongewenst is. Wij hebben echter deze verwachting niet, mede door de maatregelen die wij in en buiten de wijk willen treffen. Dit neemt niet weg dat met het in stand houden van het afslagverbod op de Birkstraat de doorstroming op de Vondellaan beperkt wordt. Bestemmingsverkeer naar de wijk heeft nu geen andere keuze dan door te rijden via de Vondellaan. Wij vinden dit ongewenst.
De gemeente zou meer heil moeten zien in een goede afstemming van het nieuwste type intelligente stoplichten zodat verkeer beter door kan stromen.	Een betere afstemming van de verkeerslichten maakt al deel uit van onze plannen. Overal komen nieuwe, slimmere verkeerslichten.

Reactie:	Antwoord:
Wij vragen u te wachten op de beoordeling van de verkeerssituatie na de Westelijke ontsluitingswerkzaamheden in Amersfoort.	De afgelopen jaren hebben wij ons regelmatig en nadrukkelijk ingezet voor de Soester belangen met betrekking tot het project Westelijke ontsluiting (de weg langs het dierenpark) in Amersfoort. De effecten van het project Westelijke ontsluiting zijn meegenomen in de uitwerking van onze plannen voor de projecten Soest-Zuid en Soesterbergsestraat. Wij hebben met de onderzoeken rondom de Soesterbergsestraat gewacht tot duidelijk is geworden welke capaciteit Amersfoort wil bieden aan het verkeer aan de westkant van de stad. Wij gaan er vanuit dat de maatregelen aan de Westelijke ontsluiting in Amersfoort doorgaan. De gemeente Amersfoort heeft hier inmiddels een besluit over genomen en is de benodigde procedures gestart. Tegelijkertijd beloven wij dat er een nieuw onderzoek in Soest-Zuid komt als Amersfoort de plannen niet uitvoert zoals deze nu gepland zijn.
Het stimuleren van sluiproute Bartolottilaan-Foekenlaan-Den Bliklaan. De gemeente wil het verkeer van de hoofdweg door een 30 km straat in een woonwijk leiden. Hoofdwegen dienen geoptimaliseerd te worden om verkeer beter door te laten stromen. Dit plan zou een aanzuigende werking veroorzaken van 14-17 % meer verkeer, wat de verkeersdruk op de sluiproutes via onze straten ook doet toenemen. Hoe komt het dat bewoners van de Bartolotti- van Beuningen- Foeken-Den Bliklaan niet beschermd worden tegen snelrijdend verkeer? Waarom wordt sluipverkeer door een woonwijk uitgenodigd met pijlen op de hoofdweg?	Wij delen uw mening dat de hoofdwegen geoptimaliseerd moeten worden om het verkeer beter door te laten stromen. Ook willen wij geen verkeer van de hoofdwegen door een woonwijk leiden. Wij zien tegelijkertijd dat afsluitingen in de wijk er andersom voor zorgen dat bestemmingsverkeer langer van de hoofdwegen gebruik maakt en dat de problemen met de doorstroming daardoor vergroot worden.
Bevorderen van verkeersonveiligheid. Het verkeer op de Bartolottilaan en de van Beuningenlaan zal toenemen door de P.C. Hooftlaan af te sluiten vanaf de Vondellaan. De verkeersveiligheid zal hierdoor in het gedrang komen omdat op onze straten ook het sluipverkeer Birkstraat -Soesterbergsestraat rijdt. De pijlen op de hoofdweg zullen het verkeer aanmoedigen om de Bartolotti- van Beuningenlaan te kiezen. Mocht ook het vrachtwagenverkeer nog eens toegelaten worden dan is hier helemaal sprake van een levensgevaarlijke situatie.	De verkeersveiligheid in de wijk is voor ons van groot belang. Wij zijn van plan om fors te investeren in de verkeersveiligheid op de Bartolottilaan en Van Beuningenlaan. Samen met de bewoners willen wij hier een plan voor maken. Wij zijn ervan overtuigd dat met een goed plan ook doorgaand verkeer uit de wijk wordt geweerd. Uw suggestie om het opheffen van het afslagverbod niet voor vrachtverkeer te laten gelden vinden wij waardevol en nemen wij graag over in de volgende fase.
Het verkeer op de Foekenlaan zal toenemen door opheffen van het werkdagspitsuur, terwijl deze straat hier helemaal niet voor is ingericht, een 30 km weg? Ook herinrichting zal leiden tot gevaarlijke situaties. Waarom wordt de straat niet verboden voor vrachtwagenverkeer en touringcar bussen en alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer in uw plan? Waarom wordt het sluipverkeer gestimuleerd om van de hoofdweg linksaf te slaan naar de Bartolottilaan, een 30 km weg? Waarom worden de bewoners niet beschermd in uw plan?	Hoewel de hoeveelheid extra verkeer op de Foekenlaan beperkt blijft, willen wij ook hier investeren in meer veiligheid. Deze maatregelen kunnen juist ook buiten de spits en in het weekend voor meer veiligheid in de wijk zorgen. Ook hier willen wij samen met de bewoners graag een plan voor maken, waarbij wij ook de suggestie om de afsluiting voor grotere voertuigen in stand te houden meenemen in de verdere planvorming.
Het oneigenlijke gebruik van publieke gelden. Het geld van plan Verder is bedoeld om verkeer beter door te laten stromen via de hoofdstructuur. Nu lijkt het of de gemeente half mei een kans ziet om betreffende straten op te knappen met geld bedoeld voor de doorstroming van hoofdwegen. Kunt u aangeven hoe de gelden verdeeld zijn over de Bartolotti- van Beuningen-Foeken- en Den Bliklaan, en hoe de herinrichting eruit komt te zien als uw plan doorgaat?	Alle maatregelen die wij treffen zijn erop gericht om het verkeer op de hoofdwegen beter te laten doorstromen. De totale kosten voor het verkeersplan Soest-Zuid hebben wij geraamd op ruim € 9 miljoen, waarvan € 820.000 voor aanpassingen aan de Bartolotti- en Van Beuningenlaan en € 290.000 voor de Foekenlaan en Den Bliklaan. Deze kosten zijn gebaseerd op een recente herinrichting van de Heideweg. Een plan voor de herinrichting van de genoemde wegen hebben wij echter nog niet gemaakt. Dat willen wij graag samen met de bewoners doen.
Uitgesloten van participatie in overleg over oplossingen van het eventuele probleem. Bewoners van de hoofdwegen en wegen rondom het station mochten wel participeren. Waarom mochten de bewoners van de Barto-van Beuningen- Foeken-Den Bliklaan niet meedoen, terwijl ze net als andere participanten wel in het plan betrokken zijn?	Wij hebben voor een andere vorm van participatie gekozen in het stationsgebied dan bij de overige maatregelen. In het stationsgebied bestaan veel verschillende mogelijkheden voor het oplossen van de verkeersproblemen. Daarom hebben wij in dit gebied met een klankbordgroep gewerkt. In het gebied rond het kruispunt Soesterbergsestraat, Bartolottilaan en Foekenlaan bleek begin dit jaar dat slechts één combinatie van oplossingen mogelijk is om het verkeersprobleem op te lossen. Daarom hebben we ervoor gekozen hier niet met een klankbordgroep te werken, maar wel een uitgebreide inspraakmogelijkheid te bieden.

Reactie:	Antwoord:
Tot slot nog een vraag. Waarom is zo laat, half mei, tijdens de raadsvergadering besloten dat de Bartolotti-van Beuningen- Foeken-Den Bliklaan opgenomen moesten worden in het plan Verder?	Het verkeersonderzoek voor het kruispunt Soesterbergsestraat en omgeving is eind 2014 opgestart. Begin dit jaar is duidelijk geworden dat de eerder bedachte oplossing met eenrichtingsverkeer in het winkelcentrum niet tot voldoende resultaat zou leiden en ingrijpendere maatregelen nodig zouden zijn. Wij hebben deze zorgvuldig uitgewerkt en daarna eerst de omwonenden van het kruispunt Soesterbergsestraat en de gemeenteraad geïnformeerd. Een week later hebben wij een speciale bijeenkomst georganiseerd voor de bewoners van de Bartolottilaan, Van Beuningenlaan, Foekenlaan en Den Bliklaan. Er ligt hieraan geen besluit van de gemeenteraad ten grondslag. Op basis van de onderzoeken neemt de gemeenteraad dit najaar pas een besluit over het totale verkeersplan en de vraag of de openstelling van de genoemde wegen daarin moet worden betrokken.
116 - C. van Rijn / M. van Rijn-Struik, Seminariehof 34	
WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
117 - J.W. Brinkert, Bartolottilaan 24	
WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
118 - P. Persoon / M. Persoon-Berns, Bartolottilaan 51	

Reactie:	Antwoord:
WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
119 - C. Lange-Laverman, Bartolottilaan 22 WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
120 - A. Smits / A.M. Smits-van Rooijen, Korte Ossendam 40 Na o.a. bezoek aan de informatiemiddag op 10/06/15 vinden wij : - situatie verbeteren dmv relatief kleine maatregelen (maximaal variant 2C) - stimuleren openbaar vervoer - stimuleren gebruik van de fiets - niet doorstroming autoverkeer verbeteren, maar ontmoedigen - doorgaand vrachtverkeer verbieden - bevoorraden winkels en bedrijven buiten spits - overslag van grote vrachtwagens in kleinere vrachtwagens buiten Soest - VEILIGHEID fietsers en kinderen verbeteren - VEILIGHEID en ONTMOEDIGING als visie in BELEID opnemen.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij werken aan een breed en samenhangend totaalplan om de doorstroming in Soest-Zuid te verbeteren. Het ontmoedingsbeleid uit de jaren '90 ('de auto kan best een dagje zonder u') heeft niet gewerkt. Het vergroot verkeersproblemen en tast daarmee ook de leefbaarheid aan. Wij zijn net als u groot voorstander van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer, maar wij vinden dat onze inwoners vrijwillig die keuze moeten maken. Wij stimuleren het fietsgebruik, onder andere met aantrekkelijke fietsroutes en extra fietsenstallingen bij het station, maar niet door de automobilist te pesten. Ook voor onze inwoners die om welke reden dan ook de auto kiezen, willen wij graag een goed bereikbare gemeente zijn.
121 - A.J. van Keken / E.M. van Keken-Hilhorst, Soesterbergsestraat 85 IK MAAK BEZWAAR TEGEN VERKEERSPLAN SOEST ZUID 1 Het weg halen van de bomen die na de voor ge kap 22 jaar geleden er net goed uit gaan zien	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Het gaat ons ook aan het hart dat er 29 bomen moeten verdwijnen om de doorstroming te verbeteren. Het is daarbij wel mogelijk om ongeveer 47 bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
	2 Verlies van parkeerplaatsen voorstel overzijden is slecht je moet 4 rijbanen over steken van een drukke weg. 3 Slechten bereikbaarheid van ons huis je moet 3 rijbanen over steken om in de garage of onze privé parkeer plaats oversteken. Alle parkeerplaatsen die vervallen willen wij in de buurt compenseren. Hierover zijn wij in overleg met de eigenaren van het tankstation. Wij zijn van mening dat deze parkeerplaatsen via de verkeerslichten goed bereikbaar zijn. Als u met de auto vanaf het kruispunt komt moet u in de toekomst twee rijstroken oversteken in plaats van één rijstrook om uw inrit te bereiken. Wij realiseren ons dat dit lastig is.
	4 Waarde ver mindering van ons huis (door meer lawaai en Vijn stof) en dit alles voor 30 a 60 minuten verkeers drukte der dag 5 dagen per week Op eventuele planschade willen wij niet vooruit lopen. Het is voor ons gebruikelijk dat wij een planschaderisicoanalyse uitvoeren daar waar een bestemmingsplan moet worden aangepast.

Reactie:	Antwoord:
122 - A. van de Kooij-Westerveld / L.M. van de Kooij, Bosstraat 7	
Wij kunnen ons volledig vinden in de voorkeur van het college voor variant 2C.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en hebben kennis genomen van uw voorkeur voor maatregelen op maaiveld in het stationsgebied.
Bij de voorgenomen uitbreiding van de P+R aan de Bosstraat echter (van 38 naar 75 parkeerplaatsen) plaatsen we grote vraagtekens. Hierbij doen we een dringend verzoek aan het college en de gemeenteraad om het nut en de noodzaak van een dergelijke rigoureuze uitbreiding te (her)onderzoeken. De forse uitbreiding vinden wij een onzinnig plan en vraagt onnodige offers.	Het is onze wens om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Daarbij hoort ook dat er in de toekomst voldoende parkeerplaatsen blijven. Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen baseren wij ons op prognoses van NS. Samen met NS zullen wij nogmaals naar de meest actuele prognoses kijken.
Uitbreiding van de fietsenstalling daarentegen kan op onze steun rekenen.	Wij hebben kennis genomen van uw standpunt.
Toelichting. Het voornemen is gebaseerd op theoretische prognoses van de NS en ProRail betreffende de verwachte toename van het aantal reizigers die per auto van- en naar de treinstations reizen. Dit algemene onderzoek stamt uit 2011 en betreft grotere stationsgebieden met meerdere overstapmogelijkheden. Dit onderzoek is daarom niet van toepassing op stationsgebied Soest-Zuid. In de praktijk worden de parkeerplaatsen sinds jaar en dag voornamelijk gebruikt door forensisch verkeer uit de directe omgeving. De huidige parkeerplaats maakt op geen enkel moment van de dag een overvolle indruk met uitzondering van 1 of 2 keer per jaar als er in Utrecht een bijzonder evenement plaatsvindt zoals bijv. de Marathon of een bouwbeurs. Dan zien we dat er auto's worden geparkeerd op de groenstroken langs de straat. Verder gebeurt dit zelden of nooit. De bezetting is al jaren stabiel en zien we niet toenemen. Gemiddeld 75% bezet en 's-avonds en 's nachts nagenoeg leeg. De huidige capaciteit blijkt nu ruim voldoende. Maatschappelijke trends zoals flexwerken en e-bikes doen hierbij ook nog een deuk in het zakje nu en in de toekomst. Onze waarnemingen in de praktijk rechtvaardigen ons inziens op geen enkele manier een rigoureuze uitbreiding en opoffering van circa 1250 vierkante meter groen in het park Klein Engendaal en leefbaarheid in de wijk.	Het is juist dat de prognoses van NS uit 2011 stammen. NS heeft echter ook veel ervaring met kleine stations. Het is niet zo dat deze onderzoeken alleen betrekking hebben op grotere stationsgebieden. Uw waarnemingen in de huidige situatie zijn voor ons echter aanleiding om nogmaals kritisch naar de actuele prognoses te kijken.
Daarentegen valt het ons wel op dat de fietsenstalling aan de Bosstraat voortdurend overvol is. De fietsen staan links en rechts tegen de hekken gestald omdat er geen plek meer is. Onze aanbeveling samenvattend. Wij pleiten daarom voor een zeer beperkte uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen en een uitbreiding van de fietsenstalling. Dit moedigt de reiziger tevens aan om met de fiets te gaan wat de doorstroming weer bevordert. en geeft geen extra verkeersdruk door de wijk van aanstormende auto's, de snelheid die wordt gehaald is toch al een doorn in het oog van de bewoners.	Wij delen uw mening dat het gebruik van de fiets (of het openbaar vervoer) naar het station de beste optie is. Daarom investeren wij ook in de uitbreiding van fietsenstallingen. Daarbij vinden wij wel dat onze inwoners vrijwillig die keuze moeten maken. Niet voor iedereen is de fiets een goed alternatief. Wij zijn erg blij als deze inwoners in elk geval een deel van hun reis met de trein willen afleggen. Ook voor die inwoners willen wij graag dat er goede voorzieningen zijn. Bovendien leidt een tekort aan parkeerplaatsen in veel gevallen tot parkeeroverlast. Dat willen wij voorkomen.
Over de plaats, aan- en afvoerroute van verkeer en uitvoering denken we heel graag mee!	Wij willen u hartelijk bedanken voor uw aanbod mee te denken over de plaats, aan- en afvoerroute van verkeer en de uitvoering. Wat ons betreft kan dit een plaats krijgen in de klankbordgroep waar u deel van uitmaakt.
123 - D.A. de Ruiter, Braamduin 5	
Namens alle gezinsleden (4 personen) maak ik bezwaar!!! Totale onzin.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
124 - D. Voet, Duinweg 25	
Hierbij maak ik bezwaar tegen het verkeersplan Soest-Zuid.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
125 - B.T.M. Hansen, Van Lennepleaan 80	
Hierbij willen wij aangeven bezwaar te hebben tegen de planambities mbt Soest Zuid.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
126 - H. Hoksbergen, Soesterbergsestraat 98	

Reactie:	Antwoord:
Ik heb van uw plannen over de verandering van het kruispunt Soesterbergsestraat vernomen. Als bewoner ben ik erg geschrokken. De prachtige straat veranderen in asfaltbanen. Daarbij worden er in de gemeente eerst plannen gemaakt en uitgevoerd. Daarna blijken ze toch niet te voldoen. Maar dan is het kwaad al geschied. Ik hoop echt dat u zich er nog eens goed in het verkeersprobleem verdiept. Misschien is er toch een mogelijkheid in de vorm van een rotonde of een ondertunneling. Dank voor uw notitie.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. In het onderzoek van HaskoningDHV zijn veel varianten onderzocht, variërend van een rotonde tot eenrichtingsverkeer in het winkelcentrum en van een tunnel onder het kruispunt tot gebruik van de grond van het tankstation. In het onderzoek hebben wij onderbouwd dat wij alleen met de voorgestelde combinatie van maatregelen de doorstroming in het gebied kunnen waarborgen.
127 - J. Swiderski, Soesterbergsestraat 69A	
Middels deze mail maak ik ernstig bezwaar tegen het verkeersplan Soest-Zuid. Ik heb destijds bewust gekozen voor de Gemeente Soest omdat het een groene gemeente is. Of deze keuze verstandig is geweest heb ik nu ernstig mijn twijfels over na het bijwonen van de presentatie van het Verkeersplan Soest-Zuid. Ik heb altijd de illusie gehad dat de Gemeente begaan was met haar bewoners. Dat gevoel ben ik in een paar uur volledig kwijtgeraakt. Iedere gezond denkende gemeente zou op deze plaats verkeersremmende maatregelen hebben genomen. Wat doet de Gemeente Soest..... Zij maken er een soort snelweg van, dwars door bewoond gebied om de doorstroming nog meer te bevorderen. Gevolg: nog meer verkeer dwars door de woonwijken. Dit gaat tevens ten koste van heel veel groen	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij zijn zeer begaan met onze inwoners. Dat er 29 bomen moeten verdwijnen gaat ook ons aan het hart. Desondanks hebben wij een plan gemaakt waarin 47 nieuwe bomen worden geplaatst, zodat Soest groen blijft! Wij willen er daarbij ook voor zorgen dat Soest voor onze inwoners en bedrijven een goed bereikbare gemeente blijft.
En niet te vergeten parkeerplaatsen voor de huidige bewoners.	Alle parkeerplaatsen die vervallen willen wij in de buurt compenseren. Hierover zijn wij in overleg met de eigenaren van het tankstation.
Ik mis sowieso het belang van de huidige bewoners in het hele plan. Daar wordt totaal niet aan gedacht. Heeft u enig idee hoe het er hier dagelijks aan toe gaat??? Het antwoord kan ik u geven....NEE! Enkele voorbeelden: Te voet oversteken is elke dag weer een gok of je heel aan de overkant komt. En dan loop ik uitsluitend als het licht voor mij op groen staat. Straks nog meer rijbanen om te overbruggen. Invoegen met de auto vanuit huis is nu al een probleem. Hoe moet dat als er nog meer rijbanen zijn. Lekker doorrijden spoort automobilisten aan om nog dieper het gaspedaal in te drukken. De maximum snelheid wordt nu al ver overschreden. Zeker als je nog even een rood verkeerslicht pakt. Het maakt n.l. niet uit welke kleur het verkeerslicht heeft, je scheurt gewoon keihard door. Driften, ook een geliefde hobby van vele automobilisten. Meestal hebben zij de auto niet goed onder controle en staat er weer een auto mij mijn huis op de stoep. Sta ik voor het voetgangerslicht staat er ineens een idioot naast je in het plantsoentje. Er is veel sluipverkeer via het benzinestation. Sta je daar te tanken of loop je over de stoep grote kans om te worden aangereden door zo'n snelheidsduivel. Zij hebben er alleen oog voor om snel het andere verkeer voor te blijven. Om van fietsers nog maar niet te spreken, die fietsen ook nog eens een keer tegen het verkeer in en daar is zo'n snelheidsduivel niet op berekend. Ja, snelheidsduivels..... Daar stikt het van hier op de kruising. Dit zijn zomaar wat voorbeelden van zaken waar ik dagelijks mee geconfronteerd word. U gaat deze problemen bevorderen met het Verkeersplan Soest-Zuid. Dat is toch van de zotte! Verkeersremmende maatregelen lijkt mij veel meer op zijn plaats. Geen snelweg, maar groen en een veiliger woonomgeving. Daarom maak ik bezwaar tegen het plan. Ik wil weer achter mijn besluit staan wat ik destijds nam. Wonen in een groene gemeente. Nu heb ik behoefte om te vertrekken uit de Gemeente Soest.	Wij vinden het erg vervelend dat u de behoefte heeft om te vertrekken uit Soest. Wat u schrijft heeft voor een groot deel te maken met hufterig verkeersgedrag van andere inwoners. Wij vinden het vervelend dat u daar last van heeft. Tegelijkertijd zijn onze mogelijkheden om deze groep aan te pakken beperkt. Wij delen niet uw mening dat wij deze problemen met ons plan vergroten. Voor het oversteken bij de verkeerslichten komt er in ons plan bijvoorbeeld een extra tussenberm. Wellicht zijn er binnen het plan nog meer maatregelen mogelijk om ongewenst verkeersdrag te beperken en de veiligheid te vergroten. Wij zouden het erg waarderen als u bereid bent om hierover bij de verdere uitwerking van de plannen met ons in overleg te gaan.
128 - J.J. van Heteren, Esdoornlaan 8	
IK MAAK BEZWAAR TEGEN HET VERKEERSPLAN SOEST ZUID	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
129 - J. Visser, Soesterbergsestraat 21	

Reactie:	Antwoord:
graag wil ik melden dat ik tegen delen van het Verkeersplan Soest-Zuid ben. Ik ben voor de maatregelen om de spitsafsluiting op te heffen, inclusief het instellen van eenrichtingsverkeer in de P.C. Hooftlaan en het opheffen van het afslagverbod naar de Bartolottilaan. Dat zijn prima maatregelen die vandaag al in gang gezet kunnen worden, en weinig geld kosten. Ik ben tegen de verbredings- en verbouwingsplannen zoals die nu op tafel liggen (om van de tunnel maar te zwijgen..). Ik licht mijn standpunt graag toe: 1- Het probleem is niet een groot probleem, en of het een groot probleem gaat worden is nog maar de vraag. Er zijn prognoses (..) maar prognoses, hoe duur het onderzoek ook was en met hoeveel aplomb de resultaten ook worden gepresenteerd, blijven prognoses. Als de prognoses leidend gaan worden in de besluitvorming zou ik graag willen weten op welke aannames deze prognoses zijn gebaseerd, welke meetgegevens zijn gebruikt en welke statistische methodes zijn gebruikt om tot de prognoses te komen. De gemeente zegt zelf dat het probleem op dit moment niet groot is, maar dat komt door de crisis.. Maar de daling van het verkeersaanbod komt ook door thuiswerk, flexwerk, vergrijzing en mobiliteit.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij hebben er kennis van genomen dat u voorstander bent van het opheffen van het afslagverbod naar de Bartolottilaan en het instellen van eenrichtingsverkeer in de P.C. Hooftlaan. Het verkeersmodel is met grote nauwkeurigheid opgebouwd, waarbij ook huidige ontwikkelingen zijn meegenomen. De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2006 en 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen meegenomen. De prognoses zijn dan ook hoofdzakelijk gebaseerd op ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Soesterberg en Amersfoort en de groei van inwoners en arbeidsplaatsen in onze regio. Landelijke trends over bijvoorbeeld autobezit worden door ons afgeleid uit de modellen die Rijkswaterstaat gebruikt, gebaseerd op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving. Ook maatregelen in de infrastructuur, zoals de Westelijke ontsluiting (weg langs de Dierentuin) van Amersfoort, zijn in het verkeersmodel opgenomen. Wij werken op dit moment aan een nieuw verkeersmodel samen met de gemeenten Amersfoort, Nijkerk en Leusden. Dit model heeft als planhorizon 2030. De verwachting is dat dit model in de winter van 2015/2016 wordt opgeleverd. Wij zijn bereid om dit model aan de hand van verkeerstellingen in 2016 voor Soest-Zuid te verfijnen en de door de gemeenteraad gekozen oplossing hier nogmaals aan te toetsen, voordat in Soest-Zuid de definitieve procedures worden opgestart. Dit doen wij alleen voor de voorkeursvariant zoals deze dit najaar door de gemeenteraad wordt vastgesteld en met als enige doel een extra toetsmoment of de uitgangspunten over het niveau van het verkeer juist zijn.
-2- Het effect dat de kruispuntverbreding gaat hebben is marginaal. De Return on Investment is erg laag. Als het effect van de maatregelen die heel weinig geld kosten (spitsafsluiting, afslagverbod, etc.) afgetrokken wordt van het totaal is de kosten/baten verhouding erg teleurstellend.	Wij zijn van mening dat het nu voorliggende maatregelenpakket een integrale en goed onderbouwde oplossing biedt voor zowel de doorstroming op het hoofdwegennet in Soest-Zuid, als de ontsluiting van de onderliggende wijken. De maatregelen kunnen daarin niet los van elkaar worden gezien.
-3- In ben het oneens met de prioriteitsstelling. Ook al daalt de wachttijd door de maatregelen tot 0 seconden, dan nog zou je je moeten afvragen of een gemeente die zijn burgers vraagt om mee te denken over bezuinigingen op de groenvoorziening en onderhoud (besparingsvoorstel: schaf de ondersteuning door de gemeente van de zomerschoonactie voor scholen af) wel vele miljoenen moet gaan investeren om een halve minuut wachttijd in de spits te bekorten.	In het verkeersonderzoek is onderbouwd dat de te bereiken winst met het verkeersplan gemiddeld ruim twee minuten is. Gezien de vele duizenden auto's die elke dag in de spits van deze wegen gebruik maken vinden wij dat fors.
-4- Als laatste zou ik verwachten dat Soest wel wat trotser mag zijn op het mooie landelijke groene karakter van het dorp, en dat eerder moet conserveren dan omzagen. Dus geen mooie oude bomen omzagen om er een breed kaal verkeersplein overheen te asfalteren, Brede verkeerspleinen is niet waarom mensen van Soest houden. Mensen komen niet naar Soest vanwege de vlote doorstroming, maar vanwege de natuur, Bovendien, verkeersdrukte is van deze tijd. Op een dagelijkse rit van een industrieterrein in Utrecht of een kantorenpark in Diemen naar Soest, in de spits, sta je in de file op het industrieterrein of het kantorenpark zelf, voor de oprit naar de ringweg of snelweg, op de ringweg of snelweg zelf, op de Biltse weg, voor Baarn, etc., etc. En nu gaat Soest miljoenen investeren om die laatste 30 seconden voor me op te lossen. Het is heel vriendelijk aangeboden, gemeente, en ik begrijp dat de plannen ook voor mij als inwoner en automobilist bedoeld zijn. Bedankt voor de goede intenties, maar ik zeg, hou je centjes in je zak, of geef ze liever uit aan zomerschoon, meer bomen, cultuur, en houd Soest mooi.	Ook wij zijn trots op het groene karakter van onze gemeente. Dit hebben we ondermeer onderschreven in de beleidnota's 'De Groene kernkwaliteit van Soest' en 'Bescherming en kap van bomen'. Ook met het realiseren van extra afslagstroken ten gunste van de verkeersdoorstroming blijft het groene karakter behouden. Het schetsontwerp voorziet juist in het daar waar mogelijk herstellen van de bomenstructuren langs de hoofdwegen. 29 bomen kunnen niet gehandhaafd worden, maar is het wel mogelijk om ongeveer 47 bomen terug te planten. Wij nemen verder kennis van uw standpunt dat een betere verkeersdoorstroming niet nodig is. Uiteindelijk maakt de gemeenteraad hierin een definitieve belangenafweging.
130 - K.P. van Heiningen, Heideweg 20	
Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.

Reactie:	Antwoord:
131 - N. Kosterman / M. Jongbloed, Soesterbergsestraat 72A	
Wij maken bezwaar tegen het verkeersplan Soest-Zuid. Eeuwig zonde van de bomen!	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij hebben kennis genomen van uw bezwaar. Het kappen van bomen gaat ons ook aan het hart, maar vinden wij nodig om lange files in Soest-Zuid te voorkomen. Wij proberen bomen zoveel mogelijk te verplaatsen en uiteindelijk komen er in onze plannen in Soest-Zuid meer bomen terug dan er nu staan.
Toename verkeersoverlast. Toename milieuoverlast. Toename geluidsoverlast.	Er is inderdaad sprake van een toename van geluid. Deze blijft echter beperkt tot 1 dB. Wij nemen dit mee in onze belangenafweging.
Verdwijnen van onze parkeerplaats!	Wij zijn van plan om alle parkeerplaatsen die in de plannen vervallen te compenseren op het terrein van het tankstation.
Overlast van de bouwperiode!	Helaas kunnen wij hinder tijdens de bouw niet helemaal voorkomen, maar wij doen ons uiterste best om dit zoveel mogelijk te beperken.
Een slecht en zinloos plan ons inziens. Verzin a.u.b. wat anders, of denk mee over de overlastvermindering middels driedubbel geluids-isolerend glas of iets dergelijks.	De gemeente Soest volgt hierin de wettelijke eisen: pas maatregelen bij een toename van 2 dB. Wij treffen in ieder geval maatregelen door overal een stil type asfalt toe te passen en vinden aanvullende investeringen aan uw woning gezien de beperkte toename van de geluidsbelasting niet noodzakelijk.
132 - M.J. Epskamp, Hofstedering 251	
Ik maak bezwaar tegen het verkeersplan Soestzuid. Deze onnozele investering van 12 MEuro kan beter aan de noodlijdende sportaccomodaties worden besteed.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
133 - M. Peek, Soesterbergsestraat 73	
(ZIE OOK DE BIJLAGEN)	
Ik, Martin Peek van de Soesterbergsestraat 73, heb het verkeersplan Soest van de gemeente even op mij in laten werken en heb onderstaande bezwaren. Worden de plannen toch daadwerkelijk tot uitvoer gebracht, dan zullen er genoeg mogelijkheden zijn om planschade in te dienen. Op individuele basis en met meerdere mensen in deze woonomgeving.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Op eventuele planschade willen wij niet vooruit lopen. Het is voor ons gebruikelijk dat wij een planschaderisicoanalyse uitvoeren daar waar een bestemmingsplan moet worden aangepast.
Allereerst vond ik de Flyer “ verbetering verkeersdoorstroming Soest zuid “ misleidend, gaf verkeerde voorstelling van zaken en de werkelijke aanpassingen en veranderingen werden niet getoond. Vervolgens was de informatiebijeenkomst van 10 juni jongstleden een blamage voor de gemeente Soest. Ik en met mij meerdere aanwezigen hebben deze avond als zeer onprofessioneel ervaren. De algemene indruk was dat het verkeersplan Soest–Zuid zorgvuldig was bedacht door de gemeente. Vooral luisteren en niets vragen want dat was lastig!	Allereerst willen wij u onze excuses aanbieden voor het gevoel dat wij u hebben gegeven u niet serieus te nemen. Dat is absoluut onze bedoeling niet. Wij zijn ons ervan bewust dat de presentatie op de bewonersavond niet ging zoals dat bedoeld was. Dat vinden wij heel vervelend en wij doen ons best om dat in de toekomst anders te doen.

Reactie:	Antwoord:
IK DIEN DE VOLGENDE BEZWAREN IN: 1. Als bewoner van groen Soest ben ik zwaar teleurgesteld dat in het plan het kappen van veel bomen en ook nog eens oeroude bomen (meer dan 100 jaar oud) zonder pardon wordt gepresenteerd. Zelfs in ons mooie groene Soest is asfalt belangrijker aan het worden dan behoud van de natuur. Het kappen van gezichtbepalende bomenlanen is onomkeerbaar en daardoor ontoelaatbaar. Bovendien wordt vanuit mijn woonomgeving het groen volledig weggevaagd. Ik geloof dat daar niemand van de gemeente ooit bij stil gestaan heeft. Zie bijgaande foto's, bijlage 1. 2. Het terugplaatsen van bomen is uitbesteed aan een organisatie genaamd " Buro Son " die hier een invulling aan hebben gegeven. Deze organisatie heeft er alleen een commercieel belang bij. Veel bomen verdwijnen voor altijd. Op andere plekken worden nieuwe boompjes geplant door bureau Son. 3. Op de site van de gemeente Soest kun je de nota bescherming en kap van bomen 2012 downloaden. Een paar citaten daaruit: Bomen de groene parels van Soest. Het doel van deze nota "Bescherming en kappen van bomen" is om bomen duurzaam te beschermen. Het gaat hierbij om zowel de gemeentelijke als om particuliere beschermwaardige bomen. Om draagvlak te krijgen bij bewoners en andere belanghebbenden, maar ook intern in de gemeentelijke organisatie, is het van belang dat een goede voorlichting en communicatie wordt gegeven. Het beschermen van de bomen is gericht op het behoud van het groene karakter van de gemeente Soest. Dit groene karakter wordt hoofdzakelijk bepaald door bomenstructuren van zowel het stedelijk gebied als het landschap rondom het stedelijk gebied van Soest. Daarnaast kunnen individuele bomen en of bomengroepen door bijvoorbeeld hun omvang, ouderdom of historie van grote waarde zijn voor een bepaalde plek. Al deze punten zijn helaas niet terug te vinden in het verkeersplan Soest.	De bomen langs de Ossendamweg, Soesterbergsestraat, Vondellaan en Birkstraat maken deel uit van de belangrijke bomenstructuren van Soest, zoals inderdaad is opgenomen in de nota 'Bescherming en kap van bomen'. In deze nota is ten aanzien van bomenstructuren vastgesteld dat bomen alleen gekapt mogen worden als als sprake is van een maatschappelijk gewenst project, een acuut gevaar, een ernstige ziekte of voor het verplanten. Het realiseren van extra afslagstroken is alleen mogelijk als de huidige bomen worden verplant of gekapt. Het is in dit geval aan de gemeenteraad om hier een belangenafweging in te maken. In de plannen die er nu liggen wordt de bomenstructuur zoveel mogelijk hersteld. Uiteindelijk komen er zelfs meer bomen terug dan er gekapt of verplant moeten worden. Zo zorgen wij ervoor dat Soest groen blijft!
4. Een heel belangrijk uitgangspunt van het gehele verkeersplan Soest zijn de verkeerstellingen en de daaruit voortvloeiende toekomstige verkeersstromen. Ik als bewoner(sinds 1994) van de Soeterbergsestraat 73 weet als geen ander dat het verkeer de afgelopen jaren is afgenomen. En zeker ook is veranderd qua karakter zoals veel minder vrachtverkeer en kleinere auto's. Zoekende in de gegevens op de site wordt dat ook nog eens bevestigd. Er is geen toename van het verkeer. Het rapport van Haskoning gaat de stand van zaken op vanaf 2006. Ik pak als voorbeeld de Soesterbergsestraat (Zuid) aantal auto's per dag 11.750. Tellingen uitgevoerd voor de gemeente in 2011, die zijn te vinden op de site, geven aan dat dus vijf jaar later op hetzelfde traject met een gemiddelde over twee meetweken het aantal auto's is terug gelopen tot 11.500 stuks per dag. Deze constatering geldt gek genoeg ook voor alle andere meetpunten. De rekenmodellen die worden gehanteerd stammen uit de periode 2006 en zijn niet meer betrouwbaar. Met andere woorden, de toename tot maar liefst 13250 auto's in 2020 is verre van realistisch en deze verkeersplannen zijn dus op onrealistische aantallen gebaseerd. De werkelijke cijfers op dit moment zijn anders.	De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen belangrijk. De prognoses zijn dan ook mede gebaseerd op ruimtelijk economische ontwikkelingen in bijvoorbeeld Soesterberg en Amersfoort.
Naast deze feiten zijn er ook nog trends die ertoe zullen gaan leiden dat het verkeer in de toekomst gaat afnemen. Te weten: de vergrijzing, krimpgemeente Soest, het wegvallen van de auto als status symbool, mensen gaan meer rekening houden met het milieu. Er worden minder en kleinere auto's gekocht. Uitgaande van het feit dat de Gemeente zich ervan bewust is dat de voorspellingen van de verkeerstoename niet kloppen, waarom kiest een gemeente dan toch voor deze optie ? De gemeente is er tenslotte voor de belangen van bewoners, die hier nu niet serieus genomen worden.	Landelijke trends over bijvoorbeeld autobezit worden door ons afgeleid uit de modellen die Rijkswaterstaat gebruikt, gebaseerd op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving. Vergrijzing is expliciet meegenomen in het aandeel van de beroepsbevolking. Ook bij de inwonersaantallen is rekening gehouden met de toename van vergrijzing. Overigens is Soest in dat kader geen krimpgemeente.
5. Toename van geluidsoverlast doordat de wegen en daardoor de auto's dicht bij de woningen komen. Zie foto's bijlage 2A&B. Hierdoor ontstaat ook een toename van fijnstof in tuinen. Deze beide omstandigheden kunnen leiden tot meer gezondheidsklachten.	Ook in de uiteindeijke situatie wordt voldaan aan alle normen voor fijn stof en geluid. Het wagenpark wordt steeds schoner en stiller. Bovendien maakt gebruik van een stil asfalttype al onderdeel uit van alle plannen.

Reactie:	Antwoord:
6. Zoals mooi door de gemeente in de nota bescherming en kappen van bomen staat vermeld: om draagvlak te krijgen bij bewoners, is het van belang dat er een goede voorlichting en communicatie plaats vindt. Die communicatie heeft hierbij slechts plaats gevonden door het rond delen van een flyer met het uiteindelijke plan. Het draagvlak is heden in deze straat NUL! Het onomkeerbare niet realistische plan is niet positief ontvangen door de bewoners. De reacties op de informatieavond waren daar al getuige van. Zie ook reacties op de facebook pagina :VERKEERSPLAN SOESTZUID. Conclusie : het plan is helaas niet voldoende gebaseerd op juiste feiten en cijfers, maar slechts gecreeerd om een grote som geld vanuit het Rijk voor 2020 te besteden. Het groene karakter van Soest wordt genegeert en is daardoor niet acceptabel voor bewoners in een gemeente als Soest. Het onnodig asfalteren roept weerstand op. Zoek in overleg met de buurt naar oplossingen die wel daadwerkelijk tot een echte effectieve oplossing leiden. Ga hierover in gesprek met bewoners.	Wij vinden het vervelend dat u zich niet gehoord voelt. Naast het verspreiden van een flyer, aangevuld met uitgebreide informatie op onze website, hebben wij tijdens de inspraakperiode ook verschillende bewonersavonden georganiseerd. Wij begrijpen dat u bezwaren heeft tegen het plan en nemen die mee in de belangenafweging die wij moeten maken. Wij staan altijd open voor suggesties uit de buurt die zorgen voor een betere doorstroming en gaan daarover ook graag met u in gesprek.
Aanbevelingen: Het probleem aanpakken bij de bron, de opstopping bij het spoor/sporen in de directe omgeving van de Soesterbergsestraat. Een goedkopere variant van de spoortunnel, binnen budget. In deze tijd van lage aanbestedingsprijzen zeer realistisch.	Wij werken aan een integraal en samenhangend plan om de doorstroming te verbeteren, waar zeker ook een aanpak in het stationsgebied bij hoort. Een autotunnel in het stationsgebied vergroot echter ook de problemen op het kruispunt bij het tankstation. Bij het ontwerp van de varianten voor een tunnel is al gekeken naar mogelijke kostenbesparingen. Wij zien geen mogelijkheden om daar verder op te bezuinigen. De huidige marktsituatie maakt ook onderdeel uit van de kostenramingen, waarbij het wel belangrijk is om te realiseren dat de uitvoering van een autotunnel jaren in de toekomst ligt.
Gefaseerd invoeren van maatregelen. Begin met knelpunten en zet na metingen de volgende stap.	Wij werken aan een samenhangend totaalplan, waarin de verschillende maatregelen niet los van elkaar gezien kunnen worden. Daarbij willen wij niet wachten tot problemen in de doorstroming zich voordoen, maar willen wij deze voorkomen.
Toepassing van dynamische stoplichten. De huidige installaties zijn zeer verouderd en niet flexibel.	Het toepassen van de nieuwste technieken in de verkeerslichten maakt onderdeel uit van ons plan.
Een oplossing bedenken met behoud van het natuurlijke karakter van Soest. Nieuwe betrouwbare metingen uitvoeren en er achter komen dat de verkeersintensiteit helemaal niet toeneemt. Dit alles scheelt een hoop geld dat door de gemeente Soest veel zinvoller besteedt kan worden. Voor heel veel inwoners is 10 miljoen tenslotte enorm veel geld. Geld van de gemeenschap. Ik vertrouw erop dat u deze bezwaren serieus gaat behandelen en verwacht spoedig een passende reactie.	Het verkeersmodel is met grote nauwkeurigheid opgebouwd, waarbij ook huidige ontwikkelingen zijn meegenomen. De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2006 en 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen meegenomen. De prognoses zijn dan ook hoofdzakelijk gebaseerd op ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Soesterberg en Amersfoort en de groei van inwoners en arbeidsplaatsen in onze regio. Landelijke trends over bijvoorbeeld autobezit worden door ons afgeleid uit de modellen die Rijkswaterstaat gebruikt, gebaseerd op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving. Ook maatregelen in de infrastructuur, zoals de Westelijke ontsluiting (weg langs de Dierentuin) van Amersfoort, zijn in het verkeersmodel opgenomen. Wij werken op dit moment aan een nieuw verkeersmodel samen met de gemeenten Amersfoort, Nijkerk en Leusden. Dit model heeft als planhorizon 2030. De verwachting is dat dit model in de winter van 2015/2016 wordt opgeleverd. Wij zijn bereid om dit model aan de hand van verkeerstellingen in 2016 voor Soest-Zuid te verfijnen en de door de gemeenteraad gekozen oplossing hier nogmaals aan te toetsen, voordat in Soest-Zuid de definitieve procedures worden opgestart. Dit doen wij alleen voor de voorkeursvariant zoals deze dit najaar door de gemeenteraad wordt vastgesteld en met als enige doel een extra toetsmoment of de uitgangspunten over het niveau van het verkeer juist zijn.
134 - M. Sevinga, Hartweg 7	
Ik maak bezwaar tegen het verkeersplan Soest-zuid. Het zou ontzettend zonde zijn van het mooie stukje soest-zuid. O.a voor de mooie bomen en het aanzicht.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Het gaat ook ons aan het hart dat mooie bomen in Soest-Zuid moeten verdwijnen. Wij zijn echter van plan om meer bomen terug te planten dan er weg moeten. Daarmee houden we Soest groen!

Reactie:	Antwoord:
De verkeershinder die ze hiermee willen oplossen is kansloos. Dat lukt niet door meer wegen te maken. Los van het feit dat het aanzicht dat aanzienlijk verminderd. Er zijn vast andere oplossingen te bedenken. Er ligt subsidie klaar. De gemeente kan dat geld gebruiken om bv een tunnel te bouwen bij het spoor.	Wij hebben geen andere oplossingen voorhanden. In het onderzoek van HaskoningDHV zijn veel varianten onderzocht, variërend van een rotonde tot eenrichtingsverkeer in het winkelcentrum en van een tunnel onder het kruispunt tot gebruik van de grond van het tankstation. Ook in het stationsgebied is een groot aantal varianten onderzocht. Een autotunnel bij het spoor past niet binnen het beschikbare budget.
135 - R.W.M. Augustinus , Braamweg 26A	
Bij deze maak ik bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid. Ik ben zeer tegen de uitbreiding van de Soesterbergsestraat met meer rijstroken. Het is een belachelijk plan met alleen maar nadelen omdat: Het groene karakter en straatbeeld van Soest Zuid ernstig wordt aangetast.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Het gaat ook ons aan het hart dat mooie bomen in Soest-Zuid moeten verdwijnen. Wij zijn echter van plan om meer bomen terug te planten dan er weg moeten. Daarmee houden we Soest groen.
Wij geen snelweg door ons (nu nog) gezellige winkelcentrum willen hebben. De overlast van verkeer voor omwonenden erdoor toeneemt.	Een snelweg komt er niet door het winkelcentrum, maar extra ruimte is wel nodig om te voorkomen dat het verkeer stil komt staan. Wij zijn van mening dat ook stilstaand verkeer niet bijdraagt aan de leefbaarheid in de wijk.
Vlakbij de kruising mijn kinderen op het schoolplein van de Werveling spelen en zo meer uitlaatgassen binnen krijgen.	Het wagenpark wordt steeds schoner. Bovendien is de luchtkwaliteit ook niet gebaat bij stilstaand verkeer. In de uiteindeijke situatie wordt voldaan aan de normering voor fijn stof.
Het beoogde effect van betere doorstroming niet wordt bereikt omdat verkeer verderop toch weer vastloopt (omdat daar de rijstroken minder zijn).	In het verkeersonderzoek is onderbouwd hoe wij met een integraal en samenhangend pakket aan maatregelen de doorstroming kunnen verbeteren. Daarbij is niet de capaciteit van de wegen het probleem, maar loopt het met name vast op de verschillende kruispunten. Door extra rijstroken over deze kruispunten aan te leggen kan het verkeer hier sneller passeren en beperken we de rij wachtende auto's.
136 - R. de Bruin-Feenstra, Gentiaanlaan 15	
IK MAAK BEZWAAR TEGEN VERKEERSPLAN SOEST ZUID	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
137 - R.J.P. Hazewinkel / Y.S. Hazewinkel-de Vries, Foekenlaan 15	
Hierbij maken wij bezwaar tegen het verkeersplan Soest-Zuid. Het zijn volkomen onzinnige uitgaven,	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
het strookt niet met het plan hoofdwegenstructuur,	U schrijft dat het verkeersplan Soest-zuid niet strookt met het plan Hoofdwegenstructuur. Dit plan dateert uit 2003. Vervolgens in met de vaststelling van het Gemeentelijke Verkeer- en VervoersPlan (GVVP) in 2008 ook de categorisering van wegen vastgesteld. De visie op de hoofdwegenstructuur van de gemeente Soest komt voor een belangrijk deel overeen met de die vastgestelde categorisering. Op een aantal wegen is de categorisering aangepast, met als doel de categorie en het (toekomstig) gebruik met elkaar in overeenstemming te brengen. Dit laatst genoemde plan is het nu geldende beleid.
het vergroot de onveiligheid in de woonwijken,	Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt bovendien de weginrichting toegepast die hoort bij de functie van de weg. Wij zijn van plan om fors te investeren in aanvullende snelheidsremmende maatregelen op de Bartolottilaan, Van Beuningen en Foekenlaan.
maakt dat er meer herrie ontstaat	De toename van het verkeer op de Foekenlaan vindt alleen plaats op werkdagen in de spitsen. De toename van het gemiddelde geluidniveau op de gevel van deze woning zal nihil zijn gezien het geringe aantal verkeersbewegingen nu en in de plannen.
en er moeten ook nog oude bomen aan opgeofferd worden.	In totaal moeten 29 bomen rondom de Soesterbergsestraat worden gekapt of verplant. De gemiddelde leeftijd van de bomen die niet behouden kunnen blijven is 30-40 jaar. Twee eiken hebben een leeftijd van bijna 100 jaar. Wij zijn van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft.
Het motto in een woonwijk moet blijven : wonen vóór verkeer.	Wegen hebben altijd een verkeersfunctie. Iedereen moet zijn woning ook kunnen bereiken. De leefbaarheid in de woonwijk vinden wij belangrijk. De hoeveelheid extra verkeer in de woonwijken blijft met onze plannen echter beperkt.

Reactie:	Antwoord:
Daarnaast moet er strikt een 30 km inrichting komen , ook in de Foekenlaan, waar we er al 20 jaar op wachten.	Wij delen uw mening dat er maatregelen moeten komen op de Foekenlaan als deze wordt opengesteld. Wanneer hiertoe besloten wordt, worden bewoners betrokken bij de herinrichting zoals dat ook gebeurd is bij de recente herinrichtingen op de Heideweg en Schoutenkampweg e.o.
138 - R. van Wijk, Montageweg 18	
Ik maak bezwaar tegen het verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
139 - G.J.M. Voet, Duinweg 27	
Hierbij maak ik bezwaar tegen het verkeersplan Soest-Zuid	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
140 - S. Tervoort / D.M.C. Dequito, Vondellaan 4	
Wij maken bezwaar tegen de verkeersplannen in Soest zuid (kruispunt soesterbergsestraat!)	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
141 - S. J. Dam, Soesterbergsestraat 83	
Wij maken bezwaar tegen de plannen van kruispunt Soesterbergsestraat. 1-- het weg halen van bomen die er PAS 22 jaar staan.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij hebben kennis genomen van uw bezwaar. Het kappen van bomen gaat ons ook aan het hart, maar vinden wij nodig om lange files in Soest-Zuid te voorkomen. Wij proberen bomen zoveel mogelijk te verplaatsen en uiteindelijk komen er in onze plannen in Soest-Zuid meer bomen terug dan er nu staan.
2-- verlies van parkeer plaatsen voor ons huis.	Wij zijn van plan om alle parkeerplaatsen die in de plannen vervallen te compenseren op het terrein van het tankstation.
3--slechtere bereikbaarheid naar ons huis,vanwege het oversteken van 2 rijbanen voor linksaf naar de ossendamweg.	Als u met de auto vanaf het kruispunt komt moet u in de toekomst twee rijstroken in plaats van één rijstrook oversteken om uw inrit te bereiken. Wij realiseren ons dat dit lastig is en nemen dit ook mee in de belangenafweging.
4--waardevermindering van ons huis.	Op eventuele planschade willen wij niet vooruit lopen. Het is voor ons gebruikelijk dat wij een planschaderisicoanalyse uitvoeren daar waar een bestemmingsplan moet worden aangepast.
5-- m.a.w waar zijn JULLIE mee bezig,voor die 30 a 45 minuten verkeersdrukte in de middag,van maandag t/m vrijdag voor € 12.000.000	De kosten van de aanpassingen zijn fors, maar dragen bij aan een betere doorstroming voor duizenden automobilisten die elke dag in de spits van de wegen in Soest-Zuid gebruik maken.
142 - B.E.C. Dam-van Breemen, Soesterbergsestraat 91	
Ik maak bezwaar tegen verkeersplan soest zuid !	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
143 - V. Veul, Heideweg 37	
ik maak bezwaar tegen verkeersplan soest-zuid!!! actie om snelheid te vermeerderen van 17 naar 22 km gedurende de spits op EEN kruispunt, terwijl de maximumsnelheid van 30 km in de woonwijken gedurende dag en nacht niet gehandhaafd / gegarandeerd kan worden	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen. Wij realiseren ons dat in de woonwijken vaak te hard wordt gereden. Helaas hebben wij als gemeente het gedrag van weggebruikers ook niet in de hand. Aangezien wij zelf niet mogen optreden tegen te hard rijdend verkeer, overleggen wij hierover met de politie.
144 - W.E. van Dijk-de Haas, Dr. s'Jacobstraat 27	
Hierbij wil ik bezwaar aantekenen tegen het eventueel omdraaien van de rijrichting in de Dr 's Jacobstraat. Ik kan me herinneren dat de rijrichting vroeger ooit andersom geweest is. Ik kan me niet meer herinneren wat toen het argument was om de rijrichting om te draaien, maar wat het argument ook was, dat zal nog steeds gelden. Daarnaast is het zonde van het geld. Na de recente opknappbeurt van de straat, geldt bij omdraaien van de rijrichting dus enorme kapitaalvernietiging vanwege kosten die recent gemaakt zijn en dan zouden er nu opnieuw extra kosten gemaakt moeten worden.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Op verzoek van de klankbordgroep en de gemeenteraad hebben wij gezocht naar mogelijkheden om de oversteekbaarheid van de Ossendamweg bij de Schoutenkampweg te verbeteren. Wij zien het verplaatsen van het afslagvak en het omdraaien van de rijrichting van de Dr. s'Jacobstraat hiervoor als enige mogelijkheid. Mede vanwege het beperkte draagvlak voor deze maatregel hebben wij dit geschrapt uit de plannen
Maar het allerbelangrijkste argument is Veiligheid: de straat is veel te smal om ontsluitingsweg te zijn voor de wijk Soest-Zuid. Als je als fietser een auto tegemoet komt, kun je elkaar niet passeren en moet je als fietser tussen de geparkeerde auto's gaan staan (wat al best lastig is in een volgeparkeerde straat) zodat de auto er langs kan. Nu zijn dat niet zo veel auto's, maar bij omwisselen van de rijrichting worden dat er uiteraard veel meer. Daar is deze straat absoluut niet op berekend!	De Dr. S'Jacobstraat is inderdaad smal, maar naar ons idee niet te smal om extra verkeer te verwerken. Desondanks hebben wij dit voorstel geschrapt uit de plannen. Het is aan de gemeenteraad om hier een definitief besluit over te nemen.

Reactie:	Antwoord:
145 - A. Keij, Goudvink 39	
Slimme verkeerslichten. Ten eerste wil ik zeggen dat ik het een heel goed idee vind om te gaan werken met slimme verkeerslichten. De betere afstemming van verkeerslichten op elkaar en op het spoor zal denk ik veel positieve effecten hebben. Het zou mij ook niet verbazen als het treffen van alleen deze maatregel voldoende effect heeft om het beoogde doel te behalen. Daarom stel ik voor om te starten met het treffen van alleen deze maatregel. Buiten het feit dat deze maatregel veel minder geld zal kosten, is het ook een maatregel die geen overlast zal veroorzaken voor bewoners langs de route. Het lijkt mij verstandig om dit op korte termijn te doen om te zien wat de daadwerkelijke effecten van deze maatregel in de praktijk zijn en of u hiermee het beoogde doel van een gemiddelde snelheid van 25 km/u al behaald wordt. Wanneer dit namelijk het geval is, is het niet nodig om zeer ingrijpende maatregelen te treffen die niet alleen ontzettend duur zijn maar ook negatieve effecten voor de bewoners kunnen hebben.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Nieuwe, slimmere verkeerslichten kunnen bijdragen aan een betere doorstroming, maar kunnen het probleem niet oplossen. De fysieke aanpassingen aan het kruispunt Koningsweg/Nieuweweg zijn belangrijk om te voorkomen dat lange wachtrijen op de Nieuweweg en Koningsweg weer terugkomen. Op het kruispunt Koningsweg/Nieuweweg voegen twee grote stromen verkeer samen, waarbij er bovendien weinig opstelruimte is voor verkeer dat vanaf de Nieuweweg linksaf wil slaan richting het stationsgebied. Het vergroten van deze opstelruimte met een extra rijstrook levert een belangrijke bijdrage aan een betere doorstroming.
Rotonde Pimpelmees. Volgens Hydén & Várhelyi (2000) stijgt de emissie bij het vervangen van een voorrangskruispunt door een rotonde met 6% voor koolmonoxide (CO) en 4% voor stikstofoxiden (NOx). Bij het vervangen van een kruispunt met verkeerslichten daalt de emissie van CO met 29% en NOx met 21%." (Bron: Factsheet rotondes van SWOV). In dit geval gaat het om het vervangen van een voorrangskruispunt en dit zal dus negatieve effecten hebben voor de uitstoot van koolmonoxide en stikstofoxiden. Dit lijkt mij niet te passen in een tijd waarin het van belang is om de uitstoot van deze stoffen te verlagen. Soest zou zich moeten richten op het creëren van meer duurzaamheid in plaats van meer uitstoot. Ik vraag mij af of u deze verhoging van uitstoot heeft meegenomen in uw plannen gezien er met de toename van verkeer al sprake zal zijn van een verhoging van de uitstoot en de rotonde dus voor nog meer uitstoot zal zorgen. Daarnaast bent u van plan om bussen te laten keren op de rotonde waardoor de hoeveelheid bussen die over deze route rijdt zal verdubbelen. Wat zijn de effecten hiervan op de uitstoot.,	Het klopt dat een rotonde een negatieve invloed heeft op de uitstoot. In al onze berekeningen is rekening gehouden met de toename van het verkeer, ook door een aanpassing van busroutes. Daarbij is niet apart berekend wat het aandeel van de bussen hierin is. Bussen zullen in de toekomst echter steeds schoner worden door aanpassing van de motoren. Uit de rapporten blijkt dat er ruim wordt voldaan aan de normering van de Wet milieubeheer.
en daarnaast ook niet onbelangrijk, op het geluidsniveau?	Op deze woning vindt een beperkte toename van het geluid plaats van afgerond 1 dB.
Ook zijn de positieve effecten van rotondes zoals een betere doorstroming in dit geval niet van kracht aangezien deze direct worden opgeheven door de kruising met stoplichten die vlak na de geplande rotonde zal blijven bestaan.	De geplande rotonde bij de Pimpelmees heeft niet tot doel de doorstroming te verbeteren. Voor de doorstroming is inderdaad het kruispunt bij de Nieuweweg bepalend. Ook hier stellen wij maatregelen voor.

Reactie:	Antwoord:
Daarnaast wil ik u wijzen op de risico's die rotondes met zich meedragen voor fietsers. Het is, naar mijn begrip, uw intentie om de rotonde te gebruiken om fietsers te laten oversteken om hun weg te vervolgen op een fietspad aan een kant van de weg. Het fietspad aan de andere kant zal daarmee verdwijnen. Er zal dus sprake zijn van een toename van overstekende fietsers en daarmee een toenemend risico op ongevallen waarbij deze fietsers betrokken zijn. Op dit moment wordt er 12-7-15 overgestoken met behulp van stoplichten op de kruising verderop en naar mijn ervaring (ik heb uitzicht op het kruispunt) gebeuren hier nauwelijks ongevallen met fietsers. In de factsheet van de SWOV wordt duidelijk aangegeven dat het risico op ongevallen op rotondes waar fietsers voorrang hebben beduidend hoger is dan op rotondes waar fietsers geen voorrang hebben. Het gaat hier om een verdubbeling. Ik wil u dan ook vragen om, wanneer er daadwerkelijk gekozen wordt om een rotonde te plaatsen, het belang en de veiligheid van fietsers als hoge prioriteit te stellen. Ik denk dat het heel verstandig is om de voor en nadelen van het plaatsen van een rotonde nogmaals goed af te wegen gezien de nadelen die dit met zich meebrengt en het feit dat eventuele voordelen worden opgeheven door bijvoorbeeld de kruising die vlakbij de rotonde ligt. Daarbij gaat het u om het behalen van een hogere gemiddelde snelheid op deze route terwijl rotondes erop gemaakt zijn om de snelheid van verkeer te verlagen (factsheet SWOV). Een grote hoeveelheid overstekende fietsers zal hier zeker niet aan bijdragen.	Het is niet onze intentie om het fietspad aan de andere kant van de weg op te heffen. Oversteken bij de verkeerslichten blijft ook mogelijk. Hoewel op de rotondes op de Koningsweg relatief veel ongelukken zijn gebeurd blijft de kans op ernstige ongevallen groter op een kruispunt zonder rotonde. Mede doordat het gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de Pimpelmees soms hoge snelheid heeft. Een rotonde draagt daarom juist bij aan meer verkeersveiligheid. Het klopt dat een rotonde zonder voorrang nog veiliger is. Fietsers laten wachten op een rotonde past echter niet binnen ons fietsbeleid en binnen de landelijke afspraak dat fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang hebben.
Minimale tijdswinst. De plannen die u presenteert zijn allen gebaseerd op het behalen van een minimale tijdswinst. Dit lijkt buiten proportie met de overlast die het uitvoeren van deze plannen met zich mee brengt en de kosten die hiermee gepaard zijn. In een tijd waarin bezuinigd moet worden geeft de gemeente Soest een verkeerd signaal af wanneer zij instemt met het spenderen van zo'n grote hoeveelheid geld aan iets waar vanuit de burgers geen behoefte voor is. Uit mijn ervaring als een bewoner die op een deel van deze route uitkijkt, is er geen sprake van een "probleem" met de omvang die je zou verwachten met de ingrijpende maatregelen die u voorstelt.	Wij zijn ons ervan bewust dat de problemen op dit moment beperkt zijn. Wij verwachten echter een forse toename van het verkeer en willen voorkomen dat het verkeer in de toekomst weer vast komt te staan. Een tijdswinst van twee minuten per voertuig vinden wij behoorlijk, zeker gezien de duizenden voertuigen die dagelijks in de spits van deze weg gebruik maken.
Belangen bewoners. Al met al lijkt het erop dat de gemeente een project heeft opgesteld waarbij de belangen van de bewoners niet worden meegenomen in de overwegingen. Niet alleen de gevolgen van de maatregelen die u wil treffen zullen effect hebben op de bewoners maar de bouw zelf zal zeer ingrijpend zijn. Buiten het feit dat de doorstroming tijdens de bouw zeer geremd zal worden, zal de bouw zelf voor bewoners flinke overlast veroorzaken. Denk hierbij aan het geluid, de uitstoot en de verkeershinder die dit zal opleveren. U zou goed moeten afwegen of deze nadelen opwegen tegen de minimale opbrengst van uw plannen. Enkele seconden tot 2 minuten gemiddeld die een mens bespaard tijdens het rijden door Soest.	Helaas kunnen wij hinder tijdens de bouw niet helemaal voorkomen. De belangen van de omwonenden wegen echter nadrukkelijk mee in onze keuze. Het is voor ons een van de redenen om in het stationsgebied te kiezen voor maatregelen op maaiveld. De bouw van een OV Passage of een autotunnel zou vele malen langer duren.
De enige mensen die daadwerkelijk langer bezig zijn met het maken van deze rit, zijn de mensen die op het hoogtepunt van de spits over deze weg rijden. Dit zijn ook de mensen die zodra ze Soest uit zijn vervolgens op de snelweg ook in de file zullen staan. U kunt mensen beter stimuleren om op tijd van huis te vertrekken zodat zij de files vermijden. Ik denk niet dat mensen er echt iets van zullen merken als ze maximaal 2 minuten eerder in de file op de snelweg terecht komen. Ik hoop dat u mijn suggesties/reactie meeneemt in het verdere verloop van het project.	Uw reactie wordt zeker meegenomen in het verdere verloop van het traject. Als eerste wordt uw reactie ook doorgestuurd aan de leden van de gemeenteraad zodat zij hier kennis van kunnen nemen bij het nemen van een besluit over de maatregelen.
146 - A. Bitter / M. Folpmers, Vosseveldlaan 45	
Wij maken als inwoners van Soest zuid bezwaar tegen het kappen van de mooie oude bomen op de Soesterbergsestraat in het kader van het verkeersplan uitbreiding kruispunt.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
147 - A. Otte, Libel 39	

Reactie:	Antwoord:
Ik zie dat ik een dag te laat ben ook al kunnen dit geen formele termijnen zijn. Toch wil ik mijn vraag stellen; Ik heb net de plannen rondom de Station Zuid gelezen; er zitten vele goede punten in. Eén ding mis ik of heb ik door de vele stukken gemist in de planvorming; de doorvertaling voor het onderliggende wegennet en dan met name het gehele traject van de Birkstraat tot en met de aansluiting met de Biltseweg (ook via de Beukenlaan). Gezien de hogere geluidsdruk op woningen in het projectgebied begrijp ik dat er meer (vracht-)auto's op dit tracé gaan rijden. De vragen die bij mij opkomen zijn: 1. Kan ook het wegennet buiten het plangebied deze extra verkeersstroom veilig aan	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Geen probleem dat u een dag te laat bent. Wij nemen uw reactie gewoon mee. Wij verwachten geen problemen met de doorstroming verderop in Soest. De wegen hebben hier genoeg capaciteit om het verkeer te kunnen verwerken.
2. Geeft de extra verkeersstroom druk op de leefbaarheid buiten het projectgebied en welke maatregelen worden hiervoor getroffen, en	Er vindt ook een toename van het geluid plaats buiten het projectgebied, met name op de Schoutenkampweg. Maatregelen zijn hier echter niet noodzakelijk.
3. Is de uitstroom vanuit de aanliggende wijken (ook in de spits) gegarandeerd.	Alleen op de Ossendamweg gaat het uitrijden van de wijk gepaard met relatief lange wachttijden. Overigens zijn de bewoners ook hier gebaat bij de maatregelen. Bij files op de Ossendamweg is ook voor hen de totale reistijd langer.
148 - A. Rijks, Soesterbergsestraat 96	
Het verkeersplan Soest Zuid heeft mij onaangenaam verrast. Ik maak hierbij dan ook bezwaar tegen dit plan. De gegevens waarop dit plan is gebaseerd zijn aannames en aangepaste aannames. Ik heb zeer mijn twijfels of het de juiste aannames zijn. De wereld verandert en het verkeer verandert mee. De jeugd is niet meer zo autominded als 20 jaar geleden, werken wordt flexibeler.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. De wereld om ons heen verandert inderdaad. De prognoses uit onze verkeersmodellen zijn onder andere gebaseerd op ruimtelijk economische ontwikkelingen in bijvoorbeeld Soesterberg en Amersfoort. Dit gecombineerd met verkeerstellingen en landelijke trends over bijvoorbeeld autobezit. Deze worden door ons afgeleid uit de modellen die Rijkswaterstaat gebruikt, gebaseerd op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving. In het model is het effect van flexibilisering op de arbeidsmarkt mogelijk onderschat. De hoeveelheid verkeer kan daardoor iets overschat zijn. Hoewel de jeugd wellicht minder autominded is, overigens vooral in de grote steden, neemt het autobezit onder ouderen juist toe.
Als ik nu kijk staat het kruispunt Soesterbergsestraat maximaal iets van 10 minuten per dag stil. Hoe erg is dat.	De problemen met de doorstroming zijn op dit moment beperkt. De maatregelen die we voorstellen komen voort uit de problemen die wij verwachten vanaf 2020.
Een hoop zou op te lossen zijn met de intelligente stoplichten die er bij het betreffende kruispunt nu zeker niet staan.	Nieuwe, slimmere verkeerslichten kunnen bijdragen aan een betere doorstroming, maar kunnen het probleem niet oplossen. In de onderzoeken van HaskoningDHV is onderbouwd dat het kruispunt in de toekomst niet genoeg ruimte heeft om het verkeer af te kunnen wikkelen.
Het lijkt mij zinloos dit kruispunt 2 x zo groot te maken en vervolgens het verkeer weer 2 banen de Vondellaan in te persen of stil te laten staan omdat de Ossendamweg stopt door de spoorwegovergang.	In het verkeersonderzoek is onderbouwd hoe wij met een integraal en samenhangend pakket aan maatregelen de doorstroming kunnen verbeteren. Daarbij is niet de capaciteit van de wegen het probleem, maar loopt het met name vast op de verschillende kruispunten. Door extra rijstroken over deze kruispunten aan te leggen kan het verkeer hier sneller passeren en beperken we de rij wachtende auto's. In het stationsgebied is niet alleen de passage van de trein een probleem, maar ontstaat de vertraging door een combinatie met overstekende fietsers, voetgangers, bussen en auto's. Dit probleem kunnen we ook met maatregelen op maaiveld aanpakken.
De schade die je het dorpsgezicht van Soest hiermee toebrengt is immens. Dit komt Soest zeker niet ten goede. Veel mensen hebben voor Soest gekozen vanwege het groen en de charmante wegen er naar toe. Los daarvan maak je voor een behoorlijk aantal bewoners de situatie zo ongeveer onleefbaar.	Het gaat ook ons aan het hart dat mooie, gezonde bomen moeten verdwijnen. In het plan komen er echter meer bomen terug dan er nu staan. Daarmee houden we Soest groen!
Er wordt mijns inziens, gekozen voor 'van alles net niets'. Een tunnel zou nu de meeste waar voor je geld zijn'. De meest duurzame oplossing waar de coalitiepartijen D66, VVD en Soest 2002 allen voor zijn/waren. CDA heeft het een 'vrije kwestie' gemaakt en zou daarmee ook voor een tunnel kunnen zijn.	Wij hebben uitgebreid onderzoek gedaan naar een autotunnel. Deze zorgt inderdaad voor een betere doorstroming, maar uit het onderzoek blijkt dat met alle varianten een goede doorstroming kan worden bereikt, dus ook tegen lagere kosten. Bovendien duurt de bouw van een autotunnel veel langer. Niet alleen is er daarmee meer hinder voor het verkeer, het duurt mogelijk ook jaren langer voordat het verkeer profijt heeft van de maatregelen. Een autotunnel gaat bovendien ten koste van meer bomen in het stationsgebied.

Reactie:	Antwoord:
Soest loopt het risico dat mocht Prorail straks naar een dubbel spoor willen (zeer denkbaar) of dat de light rail er gaat komen (ook zeer denkbaar) dat er alsnog een tunnel moet komen. Tegen die tijd moeten we daar dan zelf een heel stuk van gaan financieren. `Niet wenselijk voor de inwoners van Soest!! Ja maar dat is pas in 2025.....Nou, tegen de tijd dat de aanpassingen die er nu liggen zijn uitgevoerd is het al bijna zover! Ik pleit dan ook voor een tunnel, gevolgd door intelligente stoplichten. Daar kom je volgens mij een heel eind mee.	Het verplaatsen van het inhaalspoor van station Soest naar station Soest-Zuid of een verbinding met lightrail zijn op dit moment niet aan de orde. Ook na 2025 is het maar de vraag of het zo ver gaat komen, maar ook bij maatregelen op maaiveld is het mogelijk een inhaalspoor in te passen. Lightrail zorgt bovendien voor een kortere sluitingstijd van de overweg, waardoor het nut van een tunnel afneemt.
Wat betreft de openstelling van wegen ben ik de mening toegedaan dat, wij als burgers van Soest, betalen voor onderhoud van alle wegen en daar dus ook gebruik van moeten kunnen maken. Het is een raar soort meten met 2 maten, en het is wel zo eerlijk om de verkeersdruk te verdelen. Dit helpt ook zeer mee in het ontlasten van de Ossendamweg en of Vondellaan waardoor het kruispunt normaal de toestroom van verkeer kan verwerken.	Wij hebben kennis genomen van uw voorkeur om afgesloten wegen weer open te stellen.
Graag zou ik van de Gemeente horen hoe de opdracht precies luidde die Royal Haskoning heeft meegekregen om tot deze plannen te komen.	Er is sprake van meerdere opdrachten aan HaskoningDHV. Zij hebben onder andere opdracht gekregen om voor de kruispunten Soesterbergsestraat-Vondellaan-Birkstraat (N221) een verkeerskundige verkenning uit te voeren op basis van het eerdere verkeersmodel voor het stationsgebied en deze daarvoor uit te breiden. Zij hebben de opdracht gekregen om voor de kruispunten te beoordelen of de huidige kruispuntconfiguratie voldoende is voor de toekomst en daarnaast per variant te bepalen of en zo ja welke aanvullende maatregelen nodig zijn. De opdracht is aangevuld met het opstellen van schetsontwerpen, kostenramingen en milieuonderzoeken.
Graag wil ik inzicht krijgen in de kosten voor een tunnel zoals die nu bij de Gemeente liggen van de diverse aanbieders. Het kostenplaatje wat ik voorbij zag komen in de flyer is echt heel erg hoog. Ik geloof absoluut niet dat dit een realistische prijs is. Van diverse kanten heb ik vernomen dat deze prijs echt veel en dan ook veel te hoog is! Uit betrouwbare bron heb ik vernomen dat het ook voor de helft kan. Dit dient verder onderzocht te worden! Op basis van dergelijke onjuiste informatie kan immers nooit een goede keuze gemaakt worden?! Dus Gemeente, heroverweeg dit verkeersplan. Wat er nu voorligt is NIET de oplossing. Kom met betere alternatieven.	De kostenramingen voor de verschillende varianten gaan niet alleen uit van de aanleg van een autotunnel, maar ook een herinrichting van het stationsgebied en het kruispunt Koningsweg/Nieuweg en Pimpelmees. De kostenramingen zijn na uitgebreid onderzoek opgesteld door ingenieursbureau Arcadis en onafhankelijk daarvan getoetst door Witteveen+Bos. Ook ProRail heeft de kostenramingen getoetst. De kostenramingen zijn in lijn met de ramingen van Movares in een eerdere fase. De gedetailleerde kostenramingen zijn bovendien vertrouwelijk beschikbaar voor de raadsleden die uiteindelijk een keuze moeten maken. Uit concurrentieoverwegingen worden onze ramingen pas na een eventuele aanbesteding openbaar gemaakt.
149 - A.M. Slijp, Heideweg 66	
1. Spitsafsluiting Foekenlaan- Spoorbaan. Het meeste last op de Heideweg (brede deel) is van het woon-werkverkeer van busjes met materialen en werklui. Dit kwam het meeste voor gedurende de vroege ochtend en tijdens einde werktijd in de middag. Om dit verkeer tegen te gaan is een kortere afsluiting voldoende. Hiermee ervaring opdoen kan wellicht in de kosten schelen. In de ochtend 7.00 tm 8.00 uur en in de middag 16.00 tm 17.00 uur. Verdere maatregelen zijn niet nodig. Bewoners komen meestal na 17.00 uur thuis en hebben dan geen verdere hinder. De afsluiting heeft ook wat verband met de Bartilottilaan hoek Birkstraat.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. De hoeveelheid extra verkeer die door deze plannen door woonstraten gaat rijden blijft binnen alle richtlijnen die hiervoor gelden. In het verkeersonderzoek hebben wij dit onderbouwd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt bovendien de weginrichting toegepast die hoort bij de functie van de weg. Wij zijn van plan om fors te investeren in aanvullende snelheidsremmende maatregelen op de Bartolottilaan, Van Beuningen en Foekenlaan. Wij zijn daarmee van mening dat deze wegen veilig opengesteld kunnen worden.
2. Ronde Pimpelmees. Het is nooit erg druk op deze kruising. Een rotonde belemmert juist de doorstroming, die zo gewenst is. Weghalen van het zuidelijk fietspad langs de Koningsweg kan dan ook nog gedaan worden.	De geplande rotonde bij de Pimpelmees heeft niet tot doel de doorstroming te verbeteren. Wij willen fietsers stimuleren om op deze plek over te steken en niet in het veel drukker stationsgebied. Een rotonde bij Pimpelmees kan de hoeveelheid verkeer op die plek goed verwerken. Het is niet onze intentie om het fietspad aan de zuidkant van de weg op te heffen.

Reactie:	Antwoord:
3. Nieuwe verkeerslichten Nieuweweg. Een deels dubbele rotonde met fietser-oversteekplaats is hier logischer. Een uitvoering met een doorgaande rijstrook over de Koningsweg en een doorgaande rijstrook vanaf station/ Koningsweg naar Nieuweweg. Een 4e afslag naar een parkeerterrein t.b.v. het station kan hier overwogen worden. Eventueel alleen een inrit.	In ons onderzoek hebben wij aandacht besteed aan de mogelijkheid van een rotonde op dit kruispunt. Een rotonde kan in de basis minder verkeer verwerken dan een kruispunt met verkeerslichten. Alleen een turbotronde met meerdere rijstroken en voorsorteerstroken zou de hoeveelheid verkeer op dit kruispunt kunnen verwerken. Qua ruimtebeslag is een dergelijk ingreep waarschijnlijk nog groter dan nu in de plannen is opgenomen. Belangrijker is dat het oversteken van een turbotronde voor langzaam verkeer niet wenselijk is, omdat meerdere rijstroken moeten worden overgestoken zonder verkeerslichten. Ook kan aan bussen geen prioriteit worden gegeven op een rotonde, waar deze bij verkeerslichten met voorrang geregeld kunnen worden. Wij geven daarom de voorkeur aan het uitbreiden van rijstroken.
4. Stationsgebied. Uitgaande van de locatie met een t.o.v. het normale wegpeil sterk verhoogd liggend spoor en de NS-wens om in de toekomst hier een dubbelspoor te maken is een gedege toekomstvisie noodzakelijk. De Bilthovense oplossing ter hoogte van het station daar met slingerende weg en hoge betonwanden is hier zeker niet nodig en werkt juist snelheid verlagend. Een wat verdiepte ligging van de weg lijkt de meest prettige oplossing. Of er een echte tunnel moet komen is een tweede, maar op tekening lijkt het meer op een spoorbrugje (ter vergelijking de spoorovergang bij de Lange Brinkweg).	Voor het stationsgebied zijn drie varianten met een autotunnel uitgewerkt. Uiteraard is er daarbij rekening gehouden met het feit dat het spoor op een dijk ligt en er in het gebied natuurlijke hoogteverschillen zijn waar gebruik van kan worden gemaakt. Een tunneltje zoals op de Lange Brinkweg is niet mogelijk. Daarvoor ligt het spoor te laag. Verhogen van het spoor is veel kostbaarder dan het verlagen van de weg.
5. Ossendamweg. Indien het doorgaande verkeer bijna over de gehele lengte gescheiden zou worden van het overige lokale verkeer zou langs de woningen een onderzoek voor een zogenaamde fietsstraat, auto's toegestaan (zie enkele straten in Amersfoort) nut kunnen hebben.	Een fietsstraat zou een nuttige oplossing kunnen zijn, ook voor het bereiken van de woningen langs de Ossendamweg. Hiervoor is de ruimte echter te beperkt.
6. Verkeerslichten Soesterbergsestraat. Zowel vanaf het winkelcentrum als vanuit Soestduinen 3 voorsorteerstroken voor rechtsaf, rechtdoor en linksaf, dus geen gemengde stroken is voldoende. Ook de inrit voor de benzinepomp afsluiten of verplaatsen naar de Oude Utrechtseweg geeft een veiliger straatbeeld vooral voor fietsers. Hier ligt al een toerit naar het achterterrein van de woningen.	Op het kruispunt worden stroken voor rechtdoorgaand en rechtsafslaand verkeer nu vaak gecombineerd. In de praktijk zouden deze richtingen ook vaak tegelijk groen krijgen. Het probleem van het kruispunt zit in de richtingen die elkaar kruisen. Het is daarom verstandiger om bijvoorbeeld vanuit Soestduinen twee stroken linksaf te hebben dan een vrije strook rechtsaf. De inrit voor het tankstation verplaatsen heeft ook economische gevolgen voor de bereikbaarheid van het tankstation. Wij zijn met de eigenaren van het tankstation in overleg over de maatregelen en mogelijk zelfs een verplaatsing van het bedrijf.
7. Opheffen afslagverbod Birkstraat / Bartilottilaan. Goed om door te voeren. Deze wijk moet bereikbaar blijven. Maar versmallen tot een weggetje van 5 meter is een enorme verspilling en doet het aanzicht van deze wijk zeer teniet. Beter is een volledige auto-afsluiting op een nader te bepalen plaats op de Bartilottilaan tussen Hildebrandlaan en De Genestetlaan.	Er ligt nog geen concreet voorstel voor de herinrichting van de Bartolottilaan en Van Beuningenlaan. Een versmalling behoort wel tot de mogelijkheden. Uw voorstel voor een afsluiting op de Bartolottilaan tussen de Hildebrandlaan en De Genestetlaan nemen we mee in onze onderzoeken bij de verdere planvorming.
150 - B.J. Hemmen, Soesterbergsestraat 80	
Ik ben bewoner van de Soesterbergsestraat in de directe nabijheid van de kruising met de Ossendamweg/Vondellaan. Ik maak door middel van dit schrijven ernstig bezwaar tegen de door u bij voorlopig besluit voorgenomen plannen. Mijn bezwaren bestaan uit onder meer de volgende zaken: 1. Ernstige aantasting beeld van het dorp Soest 2. Twijfels over de voorbereidende onderzoeken; a. Verkeerstellingen b. Aannames over groei verkeer c. Werking voorgestelde oplossing 3. Twijfel over veiligheid schoolgaande kinderen 4. Twijfel voorgestelde parkeersituatie 5. Vragen over de onafhankelijkheid van bureau Haskoning, over de wijze van opdrachtvertrekking aan het buro, alsmede de formulering van de opdracht.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen. Wij gaan puntsgewijs in op uw bezwaren.

Reactie:	Antwoord:
1. Door de ingeschakelde adviseurs (bureau Son) is bekeken wat de gevolgen zouden zijn van uw dramatische plannen. Zij komen, nadat zij hun rapport hebben doorspekt is van woorden als “verrijking van de boomstructuur” tot de volgende verrassende conclusie. Deze conclusie heeft betrekking op het kappen van de huidige volwassen en rijke bomen aan het kruispunt van de Soesterbergsestraat en het vervangen voor boompjes op andere plaatsen. De conclusie luidt: “Door deze ingreep wordt de boomstructuur bij het kruispunt dunner, maar dit heeft geen grote gevolgen voor de groene kernkwaliteit van Soest”. Handig is gebruik gemaakt van foto’s in de winter waardoor de kroon van de bomen zonder blad is. Ik neem de vrijheid om hieronder een goedbedoelde bewerking van een aantal foto’s weer te geven waarin duidelijk wordt over welk een “verdunning” eigenlijk gesproken wordt! De bovenste beelden zijn de situatie zoals deze nu is. De foto’s onder geven de door u voorgenen versie weer. De enige conclusie die getrokken kan worden is dat u blijkbaar geen maatregel schuwt om een aantal minuten tijdswinst in de spits te winnen en daarbij uw eigen beleid op het gebied van groene gemeente naast u neer wenst te leggen.	De kap van bomen gaat ook ons aan het hart. Ter hoogte van het kruispunt Soesterbergsestraat - Vondellaan zal over een lengte van 250 meter het beeld veranderen. Van een dubbele bomenrij met een tweetal oude bomen, naar een enkele bomenrij langs de weg. Dat leidt tot een ander beeld, maar geen kaal beeld. Op korte termijn zal het beeld van grote bomen verdwijnen en plaatsmaken voor (een enkele rij) jonge bomen. Op lange termijn is natuurlijk sprake van volwassen bomen. Daarnaast planten we aan de Birkstraat nieuwe bomen, waardoor daar de bomenstructuur hersteld wordt. Een en ander is in lijn met ons beleid zoals is opgenomen in de nota 'Bescherming en kap van bomen'. In deze nota is ten aanzien van bomenstructuren vastgesteld dat bomen gekapt mogen worden als sprake is van een maatschappelijk gewenst project.
2. Twijfels over de voorbereidende onderzoeken; a. Verkeerstellingen b. Aannames over groei verkeer c. Werking voorgestelde oplossing Uit de onderzoeken komt naar voren dat tellingen zijn gebruikt uit 2011. Het is mij volstrekt onduidelijk hoe het kan zijn dat u op basis van deze ene meting en een model dat verkeersstromen simuleert (en ongetwijfeld mooie plaatjes levert) al tot een conclusie kunt komen. In uw eigen stukken is te lezen dat de verkeersintensiteit de afgelopen jaren juist teruggelopen is. Mogelijk als gevolg van de economische crisis, mogelijk echter ook als gevolg van andere invloeden. Uw model (of het model van Royal Haskoning overtuigt mijn niet in de minste mate. Modellen zijn, en dat geldt met name voor voorspellingen van stromen, zeer gemakkelijk te beïnvloeden of te misinterpreteren. Een eenvoudige wiskundige wet stelt dat door één meetpunt een ontelbaar aantal lijnen of zo u wil trends mogelijk is. Met twee meetpunten is dat nog steeds het geval maar een richting is wel al beter te duiden. Wie de toekomst kan voorspellen is heer en meester. U maar ook mij is dat niet gegeven. Ik doe daarom hierbij dan ook een beroep op uw wijsheid om onomkeerbare besluiten niet te baseren op een onderzoek gebaseerd op één meetpunt.	De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2006 en 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen belangrijk. De prognoses zijn dan ook mede gebaseerd op ruimtelijk economische ontwikkelingen in bijvoorbeeld Soesterberg en Amersfoort. Landelijke trends over bijvoorbeeld autobezit worden door ons afgeleid uit de modellen die Rijkswaterstaat gebruikt, gebaseerd op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving.
Uit de modellen voor de simulatie van de verkeersstroom op het kruispunt Soesterbergsestraat komt dat het toevoegen van meer opstelruimte een grotere capaciteit tot gevolg heeft. Immers, gedurende de groen-fase van het stoplicht kunnen in één keer veel meer auto’s verwerkt worden. Ik voorspel u echter het volgende: volgens goed Hollands gebruik is het niet done om een “inhaalstrook” te gebruiken voor bijvoorbeeld rechtsaf. Vlak na de inhaalactie via deze extra strook dient namelijk weer ingevoegd te worden omdat deze inhaalstrook na de kruising weer eindigt. Het aantal ongelukken zal hierdoor drastisch toenemen. Veel meer gaan mijn zorgen naar buiten de spits. De tweede strook zal nauwelijks gebruikt worden omdat er dan domweg geen behoefte aan is. Nog erger wordt het ’s avonds en ’s nachts waarbij een dergelijke asfaltvlakte een enorme uitnodiging vormt om de kruising met veel te grote snelheid te nemen.	Het kruispunt wordt aangepast op de capaciteit die in de spits nodig is. Dat is gebruikelijk, ook bij andere kruispunten. Het klopt dat het met twee rijstroken door een bocht linksaf mogelijk is om iets sneller over het kruispunt te rijden. Dat scheelt enkele kilometers per uur. Voor de afslaan beweging vanuit Soesterberg naar de Ossendamweg blijft de ontwerpssnelheid van het verkeer echter ook met extra rijstroken ruim onder de 30 km/h. Daarmee ontstaat geen extra risico voor de verkeersveiligheid. De snelheid van rechtdoorgaand verkeer over het kruispunt is hoger. Dat verandert in het ontwerp niet en het blijft zowel voor als na een herinrichting van het kruispunt mogelijk om met hoge snelheid rechtdoor te rijden. Helaas hebben wij hierin het verkeersgedrag van alle weggebruikers niet in de hand. Om ongevallen te voorkomen staan de verkeerslichten op dit kruispunt ook nu al 24 uur per dag aan. Wij delen uw zorgen niet dat de verkeersveiligheid vanwege de door ons voorgestelde maatregelen anders dan in de huidige situatie in het geding zou zijn.

Reactie:	Antwoord:
3. Twijfel over veiligheid schoolgaande kinderen. De oversteekplaats bij de Oude Utrechtseweg zal worden verwijderd. De schoolgaande kinderen zullen allen van de stoplichten van het verkeersplein gebruik gaan maken. Dit zal de doorstroming gedurende de spits niet ten goede komen. Verder is het twijfelachtig of kinderen niet alsnog de veel bredere weg zullen gaan oversteken met alle gevolgen van dien. Wat mij zorgen baart is dat u de belangen van een groep mensen die “last” hebben van een kleine file rond de kruising laat voorgaan voor de belangen van mensen die gewoon graag in een gemeente wonen waar hun kinderen veilig naar school kunnen gaan.	Een veilige schoolroute is voor ons heel belangrijk. Het oversteken van de Ossendamweg ter hoogte van de Oude Utrechtseweg is ook in de huidige situatie complex vanwege het aantal rijstroken dat overgestoken moet worden. Wij zijn erg blij dat de school en ouders zich nog altijd inzetten om de verkeersveiligheid op dit punt te waarborgen door de inzet van verkeersbrigadiers. De verkeerslichten bieden echter de hele dag en voor alle weggebruikers een veilige oversteekplaats, zonder dat dit ten koste gaat van de doorstroming op het kruispunt.
4. Twijfel voorgestelde parkeersituatie. Bezoekers van het winkelcentrum kunnen hun auto's nu al nauwelijks kwijt. Het verwijderen van de parkeerplaatsen zal er toe leiden dat buurtbewoners hun auto ergens anders moeten gaan parkeren en dat de druk op parkeren in de buurt sterk zal toenemen. Ook hier weegt het belang van de verkeersstroom blijkbaar zwaarder dan die van de bewoners. Zoals u stelt wordt op het moment een oplossing gezocht voor de parkeerplekken die zullen verdwijnen in de vorm van parkeren op het drollenveld bij het tankstation. Dit drollenveld heeft echter wel een als voordeel dat, naast drollenveld, ook het regenwater niet direct in de riolering zal lopen. Vorig jaar (2014) was nog sprake van grote overlast doordat de riolen een forse regenbui niet konden verwerken. Het aanleggen van parkeerplaatsen op die plek zal het er niet beter op maken.	Alle parkeerplaatsen die verloren gaan willen wij in de buurt compenseren, zodat de parkeerdruk niet wordt verhoogd. Het uitgangspunt is dat extra verhard oppervlak niet wordt aangesloten op de riolering. Bij de verdere uitwerking van de plannen bekijken wij welke mogelijkheden er precies zijn om het hemelwater op deze plek lokaal te infiltreren of te bergen.
Verder kunt u nu al even kijken bij het parkeerplaatsje bij De Bunt hoe dat gebruikt wordt. Het alternatief dat u hiermee biedt doet vermoeden dat we in een grote stad komen te wonen, waar je 5 minuten of langer moet lopen vanaf de parkeerplaats om bij je huis te komen. Voor het winkelcentrum bieden die nieuwe parkeerplaatsen geen enkele oplossing voor de omzet die gederfd zal gaan worden doordat mensen niet meer komen vanwege parkeerproblematiek. Er zijn prima alternatieven beschikbaar waar dat namelijk prima geregeld is. Een voorbeeld is het Eemplein in Amersfoort. Parkeren is gratis, overdekt en met je boodschappenkar kun je bij je auto komen. Vanzelfsprekend uitstekend aanbod aan winkels. Wat u met dit plan doet is mogelijk een nekslag voor diverse ondernemers die hun omzet hierdoor verder terug zullen zien lopen. Dat maakt de gemeente Soest uiteindelijk niet aantrekkelijker!	De door ons voorgestelde locatie om het parkeren te compenseren ligt op ongeveer 50 meter van uw woning en maximaal 120 meter van het parkeervak dat het dichtst bij het winkelcentrum is gelegen. Wij vinden dat acceptabel. Bovendien hebben ook de winkeliers in het winkelcentrum belang bij een goede bereikbaarheid.
5. Vragen over de onafhankelijkheid van bureau Haskoning, over de wijze van opdrachtvertrekking aan het bureau, alsmede de formulering van de opdracht. Zeer nadrukkelijk wordt gemeld dat bureau Haskoning onafhankelijk is. Dat wekt bij mij eerder argwaan dan vertrouwen. Haskoning is een bureau dat leeft van opdrachten van voornamelijk overheden. Ik kan mij voorstellen dat dit bureau, dat afhankelijk is van overheden als opdrachtgevers, niet zonder meer een impliciet verzoek om een onderzoek een richting te geven zal weigeren. Tevens is mij niet duidelijk of Haskoning niet ook al betrokken is bij de advisering rond andere projecten van Verder. Graag zou ik hierover van u meer informatie ontvangen. Tevens wil ik graag de formulering van de opdracht aan dit bureau zien.	Wij begrijpen dat u de onafhankelijkheid van HaskoningDHV ter discussie stelt. Dit bedrijf wordt immers door ons betaald. U veronderstelt echter dat wij als opdrachtgever het onderzoek bewust een bepaalde richting in hebben gestuurd. Wij verwerpen die suggestie. Het is voor ons geen doel op zich om verkeersmaatregelen te treffen. HaskoningDHV werkt ook voor andere gemeenten in onze regio. Zij hebben bijvoorbeeld onderzoek gedaan naar de Westelijke ontsluiting (langs het Dierenpark) in Amersfoort. De projectleider nodigt u graag uit om de opdrachtverlening aan HaskoningDHV met u door te nemen.
Naar blijkt uit de inleiding van het rapport van Haskoning is als gegeven aangenomen dat de Gemeente Soest een uitbreiding van de Birkstraat uitsluit. Afgezien van het feit dat ik geheel achter deze visie sta wil ik ook graag weten of er nog meer uitsluitingen maar vooral of er specifieke wensen zijn geuit bij de opdrachtvertrekking.	Maatregelen op de Birkstraat buiten de bebouwde kom zijn door ons buiten het onderzoeksgebied gelaten. Dit komt voort uit een besluit van de gemeenteraad bij vaststelling van het maatregelenpakket VERDER. Verder zijn voor ons landelijke richtlijnen over weginrichting en het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan belangrijke uitgangspunten. Ook hebben wij meegegeven dat in principe geen grond van particulieren nodig mag zijn voor de oplossingen.

Reactie:	Antwoord:
Conclusie: U staat op het punt een beslissing te nemen op basis van zeer dun onderzoek en een heleboel hele dure rapporten met vooral mooie plaatjes. In deze plaatjes wordt naar mijn mening ten onrechte geschetst dat de enige oplossing een verdubbeling van de hoeveelheid asfalt in een beeldbepalende straat in de gemeente Soest zal komen. Ten onrechte wordt er van uit gegaan dat de belangen van een verkeersstagnatie op twee momenten per dag (en dan nog alleen de werkdagen) opwegen tegen de belangen van het woongenot in de directe omgeving van de kruising.	Uiteindelijk moet een afweging van belangen worden gemaakt, waarbij wij begrijpen dat u een andere keuze zou maken dan wat wij de gemeenteraad voorstellen. Wij zijn echter van mening dat een reistijdswinst van bijna twee minuten voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits van de wegen in Soest-Zuid gebruik maken fors is. Ook zijn wij van mening dat het alternatief, stilstaand verkeer in Soest-Zuid, niet bijdraagt aan de leefbaarheid en het woongenot.
De gemeente heeft mij door haar beleid met betrekking tot het groen op een verkeerd been gezet bij de aankoop van mijn huis. In plaats van een groen dorp zal ik nu komen te wonen aan een enorme verkeersafwerkplek in de vorm van een reusachtige plak asfalt voor mijn deur en het weghalen van beeldbepalende mooie bomen.	Met betrekking tot de bomen hebben wij eerder aangegeven dat wij het liefst zoveel mogelijk bomen behouden, maar dat we in dit geval aan de kap van bomen niet ontkomen. Het aantal rijstroken voor uw deur breidt in onze plannen van twee naar drie uit.
Het realiseren van een verkeersafwerkplek, zoals u van plan bent, zal er naar verwachting de weg openen om in de toekomst alsnog de Birkstraat te verdubbelen. Immers wanneer je het verkeer steeds verder faciliteert, zullen er ook meer auto's gaan rijden en zal Soest dus ook meer een interessante sluiproute worden als alternatief voor problemen in de ruimere omgeving. De bottleneck zal zich verplaatsen van de kruisingen waar nu aan gewerkt zou gaan worden naar een volgend punt. Dit is niet wat Soest moet willen. Zeker is het belangrijk om goed te kijken naar mogelijkheden om doorstroming te verbeteren. De maat is daarin in dit plan echter zoekgeraakt.	De gemeenteraad heeft eerder besloten dat er geen parallelwegen komen langs het gedeelte van de Birkstraat buiten de bebouwde kom, mede vanwege de bomenrij. Het verdubbelen van de weg lijkt daarmee ook uitgesloten. Verder werken wij aan een integraal en samenhangend pakket aan maatregelen dat er juist voor zorgt dat doorgaand verkeer door Soest afneemt. Alle rijkswegen om ons heen worden verbreed en Amersfoort pakt de weg langs het Dierenpark aan. Ook dat zijn voor Soest lang gekoesterde wensen.
Verder mis ik in alle plannen de mogelijkheden om de maatregelen gefaseerd door te voeren. Vanzelfsprekend zal het de bedoeling zijn om in één keer klaar te zijn voor de grote onbekende toekomst. Dat u niet als voorstel meeneemt om bijvoorbeeld alleen de verkeerslichten van spoor, Soesterbergsestraat en Vondellaan op elkaar af te stellen en de huidige verouderde regelingen te vervangen is naar mijn mening dan ook een gemiste kans. U kunt hiermee naar mijn mening een grote tijdswinst behalen voor een grote groep mensen tegen een fractie van de kosten die met het huidige plan gemoeid zijn.	Het aanpassen van de verkeerslichten maakt deel uit van alle plannen, zowel voor het stationsgebied als voor de Birkstraat en de Soesterbergsestraat. In het onderzoek hebben wij onderbouwd waarom dit niet voldoende is. De verkeersstromen die elkaar moeten kruisen zijn zo groot dat ook slimme verkeerslichten dat niet op kunnen lossen.
Overigens maakt het feit dat de gemeente zelf de kosten niet of slechts ten dele zal hoeven te dragen op mij niet de minste indruk. U bent als gemeente, net als Rijk en provincie voor mij als burger gewoon overheid die betaald wordt met belastinggeld. Het geeft geen pas makkelijker met gelden om te gaan wanneer die niet van de gemeente zijn maar "uit een ander potje komen". De burger betaalt in alle gevallen en als u hierin niet uw verantwoordelijkheid neemt gelden doelmatig in te zetten en andere gemeenten doen hetzelfde dan kunnen we de volgende belastingverhoging tegemoet zien in plaats van een verlaging. Ik zie uw reactie met belangstelling tegemoet.	Het is voor ons geen doel om regionaal geld op te maken of daar makkelijker mee om te gaan dan wanneer het ons eigen geld zou zijn. Wij kiezen zelfs voor een pakket aan maatregelen waarbij ruim drie miljoen resteert. Het is daarnaast een voorwaarde voor het verkrijgen van de regionale bijdrage dat er sprake is van een positieve verhouding tussen maatschappelijke kosten en baten, zodanig dat de gelden voor het verbeteren van de bereikbaarheid regionaal ook doelmatig worden ingezet.
151 - A.J. Balfort, Soesterbergsestraat 74A	

Reactie:	Antwoord:
Middels deze reactie willen wij u een zienswijze geven op het voorgenomen verkeersplan Soesterbergsestraat. Ik hoop dat deze zienswijze leidt tot heroverweging van het voorgenomen besluit. Voor zover u, College van burgemeester en wethouders, desondanks van mening bent dat het voorgenomen besluit doorgang moet vinden, richten wij ons tot de leden van de gemeenteraad. Wij hopen dat u als volksvertegenwoordiger een goede keuze maakt en aansluit bij wat de directe omgeving te kennen geeft in deze reactiebundel. Wij zijn de bewoners van de Soesterbergsestraat 74a, 74b en 74c. Wij wonen pal aan het kruispunt. U zult begrijpen dat het verkeersplan Soesterbergsestraat ons nogal rauw op ons dak viel. De leden van de gemeenteraad kunnen dit beamen aangezien ook zij pas op 28 mei jl. voor de eerste keer geïnformeerd zijn over de voorgenomen plannen. Dit draagt zeker niet bij aan het creëren van draagvlak, dat bleek ook wel uit de ontmoeting van 10 juni jl. waar de gemoederen hoog opliepen. Het eerste punt dat wij willen maken is dan ook dat het onbegrijpelijk is, dat de buurt, de gemeenteraad en andere belanghebbenden zo laat zijn geïnformeerd. Deze gang van zaken staat da ook in schril contrast met de uitgebreide inspraakprocedure bij de stationsontwikkeling Soest-Zuid. Bovendien ligt het plan, na een lang zomerreces, al in het najaar voor aan de gemeenteraad. Van een zorgvuldig en weloverwogen besluitvormingsproces kan dan ook geen sprake zijn. Wij menen daarentegen wel dat veel gewonnen kan worden als de reacties van ons en alle andere bezorgde bewoners serieus genomen worden.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen. Wij kunnen ons ook voorstellen dat deze plannen nogal rauw op uw dak gevallen zijn. Wij hebben inderdaad voor een andere vorm van participatie gekozen in het stationsgebied dan bij de maatregelen rondom de Soesterbergsestraat. In het stationsgebied bestaan veel verschillende mogelijkheden voor het oplossen van de verkeersproblemen. Daarom hebben wij in dit gebied met een klankbordgroep gewerkt. In het gebied rond het kruispunt Soesterbergsestraat, Bartolottilaan en Foekenlaan bleek begin dit jaar dat slechts één combinatie van oplossingen mogelijk is om het verkeersprobleem op te lossen. Daarom hebben we ervoor gekozen hier niet met een klankbordgroep te werken, maar wel een uitgebreide inspraakmogelijkheid te bieden. Wij hebben daarbij uitgebreid onderzoek gedaan om een zorgvuldig en weloverwogen besluitvormingsproces mogelijk te maken.
Ons tweede punt is dat zowel wethouder Van Berkel als Pijnenborg tijdens de ontmoeting op 10 juni jl. hebben aangegeven dat het verkeersplan Soesterbergsestraat pas doorgang zal vinden als de Westelijke ontsluiting van Amersfoort ook daadwerkelijk aangelegd zal worden. Pas nadat daar de werkzaamheden gestart zijn komt een eventuele uitvoering van dit plan aan de orde. Uit de planning die de gemeente Amersfoort hanteert, blijkt dat het plan niet eerder dan halverwege 2016 onherroepelijk is. Nu al instemmen met en uitvoeren van dit verkeersplan is dan ook voorbarig en loopt vooruit op de feiten. Wij vragen dan ook om de besluitvorming op dit onderwerp uit te stellen en de tijd daarvoor gebruiken om de buurt meer inspraak te bieden. Daarnaast wijzen wij, wellicht ten overvloede, op het feit dat wij aan de uitlatingen van de wethouders vertrouwen kunnen ontnemen.	Vanzelfsprekend kunt u vertrouwen op de uitspraken van de wethouders en de belofte dat er een nieuw onderzoek komt, mocht Amersfoort besluiten om de Westelijke ontsluiting in zijn huidige vorm niet door te laten gaan. We werken immers aan een totaal en samenhangend pakket aan verkeersmaatregelen. Het klopt dat de procedures in Amersfoort nog lopen. De gemeenteraad heeft in Amersfoort echter al wel ingestemd met de plannen. Wij vinden het niet voorbarig om daar vanuit te gaan.

Reactie:	Antwoord:
Bekijken we het plan inhoudelijk, dan zijn er een groot aantal aspecten opgevallen die niet of slecht zijn onderzocht, die grote onomkeerbare gevolgen hebben die ingrijpend zijn voor ons en andere omwonenden of aspecten die niet goed doordacht zijn. Wij zetten dan ook de volgende kanttekeningen bij het verkeersplan Soesterbergsestraat. Nut en Noodzaak algemeen. Het nut en de noodzaak van het voorgenomen plan is niet duidelijk. Een heel belangrijk aspect van een goede ruimtelijke onderbouwing van het besluit is daarmee niet aanwezig. De verkeerskundige onderzoeken die als basis dienen, rammelen aan alle kanten. Er is een verkeerskundig onderzoek uit 2006, met een prognose voor 2020. Uit het verkeerskundig onderzoek van 2011 blijkt dat het verkeer ten opzichte van 2006 is toe euh, afgenomen. Er is geen enkele garantie dat de in 2006 voor 2020 verwachte verkeersdrukke ook daadwerkelijk gehaald wordt. Daarvoor zijn nadere onderzoeken nodig. Enkel het standpunt innemen dat dit wel het geval is doet af aan de geloofwaardigheid en de onderbouwing van het besluit. Wij vragen u om opnieuw een onderzoek uit te voeren naar het aantal auto's, zonder dat er werkzaamheden plaatsvinden op bijvoorbeeld de Birkstraat. Nieuw onderzoek is ook om volgende redenen van belang: Huidige ontwikkelingen in de tijd zijn niet meegenomen in de besluitvorming. Deze ontwikkelingen hebben een behoorlijk drukkend effect op het verkeer waarmee Soest te maken krijgt. Denk aan de dalende autoverkoop, vergrijzing (minder woon-werk-verkeer), thuiswerken, parttime werken, flex-werken, elektrische fietsen, autodelen, afname autogebruik jongeren, investeringen in het openbaar vervoer en de Westelijke ontsluiting van Amersfoort etc.	Het verkeersmodel is met grote nauwkeurigheid opgebouwd, waarbij ook huidige ontwikkelingen zijn meegenomen. De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen belangrijk. De prognoses zijn dan ook mede gebaseerd op ruimtelijk economische ontwikkelingen in bijvoorbeeld Soesterberg en Amersfoort. Het klopt dat jongeren steeds minder vaak een auto bezitten, overigens vooral in de grote steden. Onder ouderen groeit daarentegen het autobezit. Per saldo neemt daarmee het autobezit nog altijd toe. Landelijke trends over bijvoorbeeld autobezit worden door ons afgeleid uit de modellen die Rijkswaterstaat gebruikt, gebaseerd op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving. Vergrijzing is expliciet meegenomen in het aandeel van de beroepsbevolking. Ook bij de inwonersaantallen is rekening gehouden met de toename van vergrijzing. In het model is het effect van flexibilisering op de arbeidsmarkt mogelijk onderschat. De hoeveelheid verkeer kan daardoor iets overschat zijn. Investerings in de infrastructuur, zoals de Westelijke ontsluiting van Amersfoort, zijn in het verkeersmodel al opgenomen.
De ervaring die wij en andere omwonenden hebben zou mee moeten wegen bij de besluitvorming. Getallen en aantallen auto's zeggen niets, als niet duidelijk is hoeveel verkeer een weg kan verdragen. 10.000 auto's in een woonwijk is veel, maar is niet veel voor een kruispunt met 3 rijbanen. Onze ervaring is dat het verkeer zelden vast staat op het kruispunt. De afgelopen dagen hebben wij meerdere malen foto's gemaakt tijdens de spitsuren, (07:30, 08:00, 08:30, 17:15. 17:30, 17:45, 18:15) waarop op sommige momenten geen enkele auto te zien is. Het kruispunt kan deze verkeersdrukke prima aan en een eventuele toename van het verkeer zal ook geen grote gevolgen hebben.	Ook wij zien dat er op dit moment nauwelijks problemen zijn in de doorstroming op het kruispunt. In het verleden stonden er echter met regelmaat lange wachtrijen voor het kruispunt. Wij zijn ervan overtuigd dat de afname van het verkeer in de afgelopen jaren wordt veroorzaakt door de economische crisis. De hoeveelheid verkeer op de weg hangt in sterke mate samen met de economische ontwikkeling. Dit zien we ook landelijk. De filelengte is behoorlijk afgenomen, maar sinds april 2014 constateert de ANWB weer een toename van de filelengte.
Voor zover er al sprake zou zijn van drukke, of in ieder geval een groot aantal auto's, dan zijn die voornamelijk te vinden op de Ossendamweg/Vondellaan. Ironisch genoeg is dit zelfs duidelijk op de bijgaande foto van de informatiefolder van het verkeersplan Soesterbergsestraat. Waar er enkele auto's op de Ossendamweg en de Vondellaan staan, is de Soesterbergsestraat zowel aan de noord- al aan de zuidkant helemaal leeg. Ook uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat de Ossendamweg/Vondellaan veel meer verkeer heeft te verwerken dan de Soesterbergsestraat noord en zuid. (16.007/14.342 tegenover 8.338/11.771). Het is onbegrijpelijk waarom het College kiest voor aanpassing van de Soesterbergsestraat en meent dat deze aanpassing effect zal hebben op het verkeer op de Ossendamweg/Vondellaan. De Soesterbergsestraat kan het verkeer op dit moment goed aan dus aanpassing van deze weg is niet nodig.	Het klopt dat de Ossendamweg en Vondellaan meer verkeer verwerken. De capaciteit van het kruispunt wordt echter beperkt door de drukste combinatie van rijrichtingen die elkaar moeten kruisen en niet tegelijk groen kunnen krijgen. In dit geval: (1) vanaf de Vondellaan linksaf naar de Soesterbergsestraat, (2) vanaf de Soesterbergsestraat linksaf naar de Ossendamweg, (3) vanaf de Ossendamweg rechtdoor naar de Vondellaan en (4) vanaf het winkelcentrum rechtdoor richting Soestduinen. Om het probleem op te lossen moet de hoeveelheid verkeer op deze richtingen afnemen of sneller over het kruispunt kunnen rijden. Omdat er op de Vondellaan geen ruimte is om extra rijstroken aan te leggen, is de oplossing in dit geval gezocht door de richtingen (2) en (4) te verbreden.
Met de voorgenomen Westelijke ontsluiting neemt het verkeer met zo'n 18.7% af op de Soesterbergsestraat. Dit betreft voornamelijk verkeer dat in de spits het kruispunt aan zou doen. De afname van het verkeer doet de noodzaak van een dergelijk ingrijpend plan sterk afnemen.	De hoeveelheid verkeer op de zuidelijke tak van de Soesterbergsestraat neemt niet af, maar neemt minder toe door de aanpak van de Westelijke ontsluiting in Amersfoort. Er blijft een noodzaak om ook in Soest aanpassingen te doen.

Reactie:	Antwoord:
Aanleg extra rijstroken. De uitvoering van het verkeersplan Soesterbergsestraat, met name de aanleg van de extra rijstroken heeft ingrijpende gevolgen. Deze gevolgen betreffen de bomen, de parkeerplaatsen en ook de veiligheid. Het aanleggen van meerdere rijstroken en het kappen van de bomen aldaar heeft onherstelbaar grote gevolgen voor de bomenstructuur. Deze bomenstructuur is kenmerkend voor de Soesterbergsestraat en geeft een mooie ruimtelijke uitstraling. Voorgenomen plan leidt ertoe dat over het volle gezichtsveld amper bomen zijn te zien in een zee van asfalt en wegverhardingen. Bomen hebben niet alleen een ruimtelijke functie, maar ook een ecologische functie. Bomen houden het geluid voor een deel tegen, zuiveren de lucht door middel van het opvangen van fijnstof en schadelijke gassen. Bomen beschermen ons en andere omwonenden tegen de schadelijke effecten van het kruispunt. Het verlies van deze bomen zal een aanzienlijk nadelig effect hebben op de leefbaarheid van deze buurt.	Het gaat ook ons aan het hart dat er bomen moeten verdwijnen om de doorstroming te verbeteren. Uiteindelijk komen er meer bomen terug dan er weg moeten, maar deze komen grotendeels op andere plekken terug in Soest-Zuid. Overigens is een positief verband tussen bomen en luchtkwaliteit wetenschappelijk gezien discutabel. Bomen hebben bijvoorbeeld ook een negatief effect als het gaat om verspreiding van emissies door de wind.
De aanleg van extra rijstroken gaat ten koste van een aantal parkeerplaatsen. Dit betekent dat wij onze auto's (alleen al in onze huishoudens 10 volwassenen, 5 auto's) buiten het zicht moeten parkeren. Daarmee hebben wij geen controle op onze eigendommen. De parkeerplaatsen die worden vrijgemaakt bevinden zich achter de benzinstation. Tot op heden is onbekend of deze bereikbaar zijn via het tankstation. Zo niet, dan moet zowel om te parkeren als om weg te gaan gereden worden via de Ossendamweg/Braamweg/Oude Utrechtseweg. Elke keer dat geparkeerd moet worden betekent dit een omweg van ca. 400 meter. Daarnaast heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bepaald dat parkeerplaatsen tot op 100 meter (loopafstand) aanvaardbaar zijn. Deze afstand wordt voor ons en sommige andere bewoners met het voorgenomen plan overschreden nu wij op meer dan 100 meter lopen onze auto's pas kwijt kunnen.	Wij zijn in overleg met de eigenaren van het tankstation op welke manier parkeerplaatsen gecompenseerd kunnen worden. Wij doen dit omdat wij de overlast van de maatregelen voor omwonenden zoveel mogelijk willen beperken. Wij zijn niet verplicht om parkeerplaatsen die vanwege een herichting verloren gaan te compenseren. De loopafstand van uw woningen naar de overzijde van het kruispunt bedraagt daarbij ongeveer 60 meter. Afhankelijk van op welke plek wij op het terrein parkeerplaatsen kunnen compenseren kan dit oplopen tot zo'n 100 meter. Hoewel wij ons realiseren dat u daarbij geen zicht heeft op de parkeerplaatsen, vinden wij de voorgestelde locatie voor wat betreft de loopafstand zeer acceptabel.
De fietspaden langs de Soesterbergsestraat worden vaak en intensief gebruikt. Denk aan veel winkelend publiek, kinderen die naar de basisscholen in de buurt (Werveling, Ludgerus) gaan, schoolkinderen en bezoekers die naar de sporthal de Bunt gaan etc. De strook met bomen en parkeerplaatsen creëert als het ware een veiligheidszone. Het gebeurt regelmatig dat er valpartijen zijn. In de toekomst zou een enkele valpartij tot gevolg hebben dat (kwetsbare) kinderen of andere verkeersdeelnemers op de weg belanden. Maar ook inhalende fietsers kunnen gegrepen worden door auto's die te dicht langs de fietsers heen scheuren. Al met al leidt het weghalen van de strook parkeerplaatsen tot een onveilige en daarmee onwenselijke situatie.	Tussen de fietspaden en de rijbaan houden wij een bufferruimte van een halve meter aan. Dit is vergelijkbaar met de huidige ruimte tussen het fietspad en de rijbaan op de Vondellaan. Dergelijke ongevallen zijn ons daar niet bekend.
De strook langs de Soesterbergsestraat die zal verdwijnen fungeert tevens als in- en uitrit en biedt een veilige oversteek over de weg. Door het verdwijnen van die strook is het haast onmogelijk om in- en uit te rijden. Om bijvoorbeeld naar links af te slaan moet rekening gehouden worden met een voetpad en een druk fietspad, rijbaan 1, rijbaan 2, rijbaan 3 én rijbaan 4. De parkeerstrook met bomen fungeerde juist als goede opstelplaats om veilig de straat op te rijden. Niet alleen verdwijnt deze opstelkans, er worden daarnaast ook extra rijstroken aangelegd die in- en uitvoegen nog lastiger maken.	Wij realiseren ons dat met de plannen het inrijden of verlaten van een inrit linksaf lastiger wordt.

Reactie:	Antwoord:
Kosten en baten. De verkeersproblemen waar het College over spreekt doen zich maar beperkt voor. Van de 168 uur die een week heeft, gaat het om kleine piekmomenten van in totaal 10 à 12 uur per week. Afgerond gaat het om 7% van de tijd die een week heeft. Bomen worden gekapt, asfalt wordt aangelegd, woon- en leefklimaat worden verstoord, ruimtelijke uitstraling wordt tenietgedaan voor een probleem dat, voor zover het al speelt, slechts in beperkte mate zich voordoet. De kosten/baten in dit plaatje zijn totaal uit balans. Het asfalt ligt er onnodig op zaterdag, onnodig op zondag, onnodig op maandag, dinsdag, woensdag, donderdag en vrijdag buiten de kwartiertjes spits om.	De verkeersproblemen zullen zich inderdaad hoofdzakelijk op werkdagen in de spits voordoen. Wij realiseren ons dat het effect op de leefomgeving er permanent is. Desondanks rijden er in de spits duizenden auto's per uur over de wegen in Soest-Zuid, waarmee de afweging tussen maatschappelijke kosten en baten wel degelijk positief uitpakt.
Het voorgenomen besluit leidt tot waardedalingen van de woningen. Dit heeft te maken met het verstoorde woon- en leefklimaat, het verslechteren van de ruimtelijke uitstraling, het verdwijnen van parkeerplaatsen en het verdwijnen van een in/uitrit. Deze gevolgen van het verkeersplan leiden tot een waardedaling die het normaal maatschappelijk risico overstijgt.	Op eventuele planschade willen wij niet vooruit lopen. Het is voor ons gebruikelijk dat wij een planschaderisicoanalyse uitvoeren daar waar een bestemmingsplan moet worden aangepast.
Situatie Soesterbergsestraat Noord. Bijzonder voor onze positie aan de Soesterbergsestraat Noord is dat dit per saldo het rustigste gedeelte van het kruispunt is. Zo heeft dit stuk slechts de helft van de auto's te verdragen dan bijvoorbeeld de Ossendamweg. Het nut en de noodzaak voor dit specifieke deel van het kruispunt is daarmee van ondergeschikte aard. Mocht het verkeersplan worden uitgevoerd, vragen wij u nadrukkelijk om een aparte motivering om ook dit kleine stukje bij het verkeersplan te betrekken. In de beschikbare onderzoeken en plannen is niet duidelijk gemotiveerd waarom de Soesterbergsestraat Noord betrokken wordt in de herinrichting. Vanwege het beperkte verkeer op dit stuk is het niet noodzakelijk ook hier een extra rijstrook aan te leggen. Het gaat bovendien om een kleine strook die plaats zal bieden aan een klein aantal auto's. Het aanleggen van een rijstrook heeft desondanks grote gevolgen voor de bomen, parkeervoorziening, opstelstrook en de in- en uitrit. Wij vragen u serieus te kijken naar de optie om Soesterbergsestraat noord niet uit te voeren. Zoals uit de gegevens blijkt is dit deel het rustigste deel van het kruispunt. Als er al van enige drukt gesproken kan worden, doet zich dit voornamelijk voor op de Soesterbergsestraat zuid, vanaf Soesterberg richting het station Soest-Zuid.	Met onze bovenstaande reactie hebben wij een toelichting gegeven waarom ook de noordelijke tak van de Soesterbergsestraat van invloed is op de afwikkeling van het verkeer op het kruispunt en waarom hier uit het verkeersonderzoek duidelijk blijkt dat maatregelen noodzakelijk zijn. Het is onmogelijk om tot een verbetering van de doorstroming op de Ossendamweg en Vondellaan te komen zonder de Soesterbergsestraat daarin te betrekken.
Conclusie en aanbevelingen. Voordat een definitief besluit genomen mag worden, moet eerst afgewacht worden of de Westelijke ontsluiting in Amersfoort door zal gaan. Verder gaan met dit verkeersplan loopt vooruit op de feiten en gaat in tegen de toezegging van beide wethouders.	Zoals eerder aangegeven zien wij geen aanleiding om er vanuit te gaan dat Amersfoort terugkomt op de plannen voor de Westelijke ontsluiting. De toezegging van de wethouders staat dat er een nieuw onderzoek komt als Amersfoort de plannen niet uitvoert zoals deze nu gepland zijn.
Probeer het plan meer in zijn geheel te zien, in elk geval meer samenhang met de stationsontwikkeling Soest-Zuid. Al zou er van drukte gesproken kunnen worden, heeft dit vooral te maken met de doorstroming bij de spoorwegovergang. Aanbeveling is dan ook eerst hier de beste optie door te voeren en dan te bezien of er nog problemen zijn bij het kruispunt Soesterbergsestraat. Als gewacht zou moeten worden op Amersfoort zou dit goed mogelijk moeten zijn.	Wij werken nadrukkelijk aan een integraal en samenhangend pakket aan maatregelen om de doorstroming te verbeteren, lokaal en regionaal. De maatregelen kunnen daarbij niet los van elkaar worden gezien. Maatregelen in het stationsgebied hebben in elk geval in één richting geen effect als het verkeer vervolgens stil staat bij de Soesterbergsestraat.

Reactie: Ter onderbouwing van het besluit moet een goed verkeerskundig onderzoek worden uitgevoerd. De oude gegevens uit 2011 mogen dan ook geen onderbouwing zijn voor een dergelijk ingrijpend besluit. Daar komt bij dat de cijfers uit 2011 ook nog eens behoorlijk afwijken van de cijfers die in 2006 voor 2011 voorspeld waren. Ook de voor 2020 verwachte gegevens betreffende het verkeer komen zo in een ander perspectief te staan. Het nieuwe onderzoek moet tevens aansluiten bij de maatschappelijke tendensen zoals deze onder andere zijn uiteengezet onder Nut en noodzaak algemeen. Concluderend zijn wij unaniem tegen de voorgenomen plannen. Voor wat betreft de drukte op kleine piekmomenten, dat is leefbaar. Echter, het weghalen van de bomen en het creëren van extra banen asfalt gaat ten koste van het uitzicht, luchtzuivering en leefklimaat. Uitvoering van het plan is met andere woorden, voor ons niet leefbaar. Al zou het plan uitgevoerd moeten worden, probeer dan expliciet na te gaan of de Soesterbergsestraat noord kan worden ontzien. Het gaat slechts om een strook van 20 meter. Op het verkeer heeft het weinig effect, maar voor de leefbaarheid, aanzien en parkeergelegenheid heeft het bijzonder grote gevolgen. Wij wensen u allen veel sterkte met de besluitvorming,	Antwoord: Wij hebben kennis genomen van uw bezwaar tegen te plannen en nemen dit mee in onze belangenafweging.
152 - Bewonersvereniging Soest Zuid, Bartolottilaan 41A	
De bewonersvereniging Soest-Zuid maakt bezwaar tegen het verkeersplan Soest-Zuid. Door deze plannen blijkt er veel onrust te zijn ontstaan in Soest-Zuid. Als bewonersvereniging voelen we ons daardoor genoodzaakt om de belangen van de bewoners van Soest-Zuid te behartigen. Het bezwaar betreft twee punten: het proces en de inhoud. Het proces Meerdere keren is toegezegd dat bij wijzigingen van verkeerssituaties in de wijk, de bewonersvereniging ingelicht en betrokken zou worden. Dit is helaas niet gebeurd. Er was – met geen enkele belangengroep – overleg vooraf. De uitnodiging voor de informatieavond was op zeer korte termijn voor alle betrokkenen. De plannen werden op de informatieavond als fait accompli gepresenteerd en, zo begrepen we, werd dit door het publiek niet als prettig ervaren. We hopen dat de Gemeente nu alsnog met ons in dialoog wil gaan.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen. Wij realiseren ons dat de uitnodiging voor de informatieavond voor de Foekenlaan en Bartolottilaan op korte termijn was. Wij vonden het echter heel belangrijk de bewoners zo snel mogelijk te informeren nadat de plannen openbaar zijn geworden. U kunt met ons contact opnemen om een afspraak te maken om over de plannen te praten. Daar staan wij graag voor open.
Hieronder vindt u een uiteenzetting van onze inhoudelijke bezwaren: Rendement Het verkeersplan zou de doorstroming op de Ossendamweg/Vondellaan moeten verbeteren in de spits (dit is ca 0,03% van de tijd: ca 5 uren spits in de werkweken). De doorstroming zou dan ca 1 minuut sneller zijn. Dit rendement (ca 1 minuut sneller op 0,03% van de tijd) zou op moeten wegen tegen o.m. de investering van ruim 12 miljoen euro gemeenschapsgeld, de aanzuigende werking van 14 tot 17% in de wijk (en de gevolgen van dien), het kappen van waardevolle bomen, de aantasting van de leefbaarheid, de vergroting van de milieuvervuiling, het verslechteren van de verkeersveiligheid, waarbij bovendien de wijk Soest-Zuid nog verder uit elkaar getrokken wordt door een verkapte tweede hoofdwegenstructuur door de wijk. Hoe kunt u aannemelijk maken dat een investering van 12 miljoen gemeenschapsgeld verantwoord is voor een tijdswinst van 1 minuut gedurende een fractie van de tijd (alleen in de spits op werkdagen), met genoemde negatieve effecten voor burgers, alsmede toename van ongevalrisico's voor schoolkinderen?	De kosten van de maatregelen zoals wij die voorstellen bedragen ruim 9 miljoen, waarvan het grootste deel wordt besteed in het stationsgebied. We bereiken daarmee een tijdswinst van ruim 2 minuten. Wij vinden dit fors voor de vele duizenden auto's die elke spits van de wegen in Soest-Zuid gebruik maken. Het is daarnaast een voorwaarde voor het verkrijgen van de regionale bijdrage dat er sprake is van een positieve verhouding tussen maatschappelijke kosten en baten, zodanig dat de gelden voor het verbeteren van de bereikbaarheid regionaal ook doelmatig worden ingezet.

Reactie:	Antwoord:
Is er wel een probleem? De business case (zie hierboven) lijkt ongegrond en het is bovendien niet duidelijk of er werkelijk sprake is van een probleem. Vele mensen uit Soest, die deze route elke dag in de spits nemen, hebben – zoals wij horen - geen enkel probleem. De gemeente herhaalde op de informatieavond dat er op dit moment op dit traject een verkeersprobleem is, dan wel er een groot probleem gaat ontstaan, als gevolg van een ‘minimum snelheidsnorm voor doorstroming’, die in regionaal verband door een aantal gemeentebesturen schijnt te zijn overeengekomen. Omdat de plannen een grote impact hebben en veel gemeenschapsgeld besteed wordt (wat anders elders besteed kan worden aan urgentere behoeften) zou de bewonersvereniging graag bewijs zien dat de doorstroming bij de Ossendamweg/Vondellaan als een groot probleem wordt ervaren, niet alleen door de bestuurders maar ook door de burgers.	Een onderzoek naar draagvlak voor de plannen in Soest-Zuid heeft in 2012 plaatsgevonden in het kader van de toen bekende maatregelen in het stationsgebied. Deze enquête heeft plaatsgevonden onder omwonenden, treinreizigers en automobilisten. De meerderheid van de respondenten, 63%,ervaarde de doorstroming bij de spoorwegovergang destijds als matig of slecht. Onder de groep automobilisten bedroeg dit percentage 71%. De meerderheid van de respondenten vond het bovendien een slecht idee om niets te veranderen en de situatie te laten zoals het nu is. Onder alle groepen was het draagvlak om niets te veranderen klein. Mede op basis van deze enquête zijn de onderzoeken voortgezet.
Besteding van gemeenschapsgeld Al sinds 1990 wordt er gesuggereerd dat er een tunnel bij Soest-Zuid moet komen omdat het verkeer zodanig aan zou trekken dat een tunnel onvermijdelijk zou zijn. Inmiddels zijn er veel van dergelijke voorstellen geweest en elke keer weer blijken de cijfers niet de voorspellingen te volgen die verkeerskundigen/gemeente lijken voor te stellen. De tellingen uit 2011 laten zelfs een daling in de trend zien. Ook al is het geld uit project ‘Verder’ geoormerkt geld, alsnog moet de besteding van dit grote bedrag verantwoord kunnen worden. Bovendien moet er uitgelegd kunnen worden waarom al deze maatregelen leiden tot een verbetering van de verkeerssituatie en leefbaarheid voor de bewoners van Soest. Graag zien we een verbeterde onderbouwing voor de keus om het geld aan deze plannen in Soest-Zuid op deze manier te besteden (in plaats van aan het oplossen van andere verkeersproblemen in ‘Verder’ regio Utrecht).	Wij zijn ervan overtuigd dat de afname van het verkeer in de afgelopen jaren wordt veroorzaakt door de economische crisis. Dit kon niemand voorzien. De hoeveelheid verkeer op de weg hangt in sterke mate samen met de economische ontwikkeling. Dit zien we ook landelijk. De filelengte is behoorlijk afgenomen, maar sinds april 2014 constateert de ANWB weer een toename van de filelengte. Bij de vaststelling van het pakket aan maatregelen binnen VERDER is door de regio beoordeeld welke maatregelen op een positieve balans tussen maatschappelijke kosten en baten zouden kunnen rekenen. Daaruit zijn onder andere de maatregelen in Soest-Zuid naar voren gekomen.
Verouderd verkeersmodel en verouderde cijfers Tijdens de informatieavond werd duidelijk dat de ingrepen gebaseerd zijn op verouderde cijfers en vervoer- en een verkeersmodellen (‘Regionaal Vraag’-model en ‘Micro Verkeersafwikkeling’-model), die de werkelijkheid nog verre van betrouwbaar simuleren. De mobiliteitscijfers uit 2006 en 2011 geven bovendien verschillende signalen af. Graag zou de bewonersvereniging zien dat er een up-to-date verkeersmodel gebruikt zou worden met recente data van mobiliteit als onderbouwing voor de plannen.	Het verkeersmodel is met grote nauwkeurigheid opgebouwd, waarbij ook huidige ontwikkelingen zijn meegenomen. De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2006 en 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen meegenomen. De prognoses zijn dan ook hoofdzakelijk gebaseerd op ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Soesterberg en Amersfoort en de groei van inwoners en arbeidsplaatsen in onze regio. Landelijke trends over bijvoorbeeld autobezit worden door ons afgeleid uit de modellen die Rijkswaterstaat gebruikt, gebaseerd op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving. Ook maatregelen in de infrastructuur, zoals de Westelijke ontsluiting (weg langs de Dierentuin) van Amersfoort, zijn in het verkeersmodel opgenomen. Wij werken op dit moment aan een nieuw verkeersmodel samen met de gemeenten Amersfoort, Nijkerk en Leusden. Dit model heeft als planhorizon 2030. De verwachting is dat dit model in de winter van 2015/2016 wordt opgeleverd. Wij zijn bereid om dit model aan de hand van verkeerstellingen in 2016 voor Soest-Zuid te verfijnen en de door de gemeenteraad gekozen oplossing hier nogmaals aan te toetsen, voordat in Soest-Zuid de definitieve procedures worden opgestart. Dit doen wij alleen voor de voorkeursvariant zoals deze dit najaar door de gemeenteraad wordt vastgesteld en met als enige doel een extra toetsmoment of de uitgangspunten over het niveau van het verkeer juist zijn.
Hoe belangrijk is het geld van project ‘Verder’ voor onze gemeente? Het lijkt belangrijker om het budget uit project ‘Verder’ te ontvangen dan de belangen van de leefbaarheid voor haar inwoners te behartigen. (‘... anders krijgen we het geld niet’ –was een veelgehoorde kreet tijdens de informatiebijeenkomst). Wat gaat de gemeente doen om de inwoners van Soest-Zuid te laten zien dat ook hun belangen behartigd worden?	De leefbaarheid van Soest voor onze inwoners is voor ons erg belangrijk. Het is zeker geen doel op zich om een regionale bijdrage te ontvangen. Juist voor onze inwoners en bedrijven willen wij de doorstroming op de hoofdwegen verbeteren. Wij zijn van mening dat ook stilstaand verkeer niet bijdraagt aan de leefbaarheid.

Reactie:	Antwoord:
Convenant. We hebben vernomen dat er een convenant op regionaal niveau is gesloten: In ruil voor het budget moet er tegenprestatie volgen (in de vorm van 'doorstroming'). Het lijkt er in dat geval op dat de gemeente niet beseft heeft welke gevolgen het zou hebben voor de betrokken burgers. Dat gezegd, als dit convenant er inderdaad is, dan zouden we, als bewonersvereniging, graag willen meedenken over hoe we, binnen de contouren van het convenant, bewonersvriendelijke maatregelen kunnen treffen.	In november 2006 is de bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Regio Utrecht gesloten met als doelstelling om te komen tot een samenhangend pakket met bereikbaarheidsmaatregelen dat bijdraagt aan de ruimtelijk economische ontwikkeling van de regio, nu en in de toekomst. Realisatie vindt plaats onder de noemer VERDER. In 2010 heeft de gemeente Soest ingestemd met de eigen bijdrage aan dit pakket en met het maatregelenpakket waarin ook maatregelen om de doorstroming in Soest te verbeteren zijn opgenomen. Wij waarderen het dat u mee wilt denken over de invulling hiervan.
Onherroepelijkheid van de plannen en oproep tot bezinning De ingrepen op de verschillende plekken zijn groot en onherroepelijk. Ook brengt het jarenlange werkzaamheden op vitale wegenstructuren met zich mee, waardoor de overlast op kortere en langere termijn niet te overzien zijn. Met name gedurende de wegwerkzaamheden en daarna door de aanzuigende werking zal de overlast in wijk Soest-Zuid bijzonder groot zijn, waardoor de onrust (en vooral ook de verkeers-onveiligheid) in de gehele wijk alleen maar zal toenemen. Hierdoor is het goed om een moment van bezinning te nemen. Het voorstel dat de bewonersvereniging zou willen doen, zou zijn: Breng fasering aan en splits het plan in 2 delen: 1. Implementeer eerst het advies van de klankbordgroep betreffende het stationsgebied en 2. Heroverweeg vervolgens de resterende maatregelen en onderzoek alternatieven.	Wij werken nadrukkelijk aan een samenhangend pakket aan maatregelen. De maatregelen in het stationsgebied kunnen niet los worden gezien van een betere doorstroming bij de Soesterbergsestraat. In het onderzoek van HaskoningDHV zijn veel varianten onderzocht, variërend van een rotonde tot eenrichtingsverkeer in het winkelcentrum en van een tunnel onder het kruispunt tot gebruik van de grond van het tankstation. Wij zien daarbij geen nieuwe alternatieven die nog onderzocht zouden kunnen worden.
De achtergrond en uitwerking van dit voorstel De bewoners in het stationsgebied zijn 4 jaar betrokken in dit proces en hebben een uiteindelijk plaatje neergelegd, dat zowel voor hen acceptabel is als de doorstroming bevordert. We begrijpen daarnaast dat de uiteindelijke implementatie beslissingen voor project 'Verder' pas in 2020 hoeven te worden genomen. Bovendien begrijpen we ook dat, op basis van het huidige verkeersmodel- en prognose, dat tegen het eind van dit decennium de intensiteit van het verkeer pas drastisch toeneemt (ca 2018). Indien de werkzaamheden bij het spoor aanvangen, kan er ondertussen gewerkt worden aan een nieuw verkeersmodel, wellicht iets ruimer van opzet. Dit nieuwe model en de aanpassingen in het stationsgebied kunnen de basis zijn voor nieuwe accurate metingen. Dit hoeft pas rondom 2018 te gebeuren. Op basis van het nieuwe model, de effecten van de eerdere aanpassingen en de nieuwe inzichten, kan er een gefundeerd besluit worden genomen over de maatregelen. Wij, als bewonersvereniging, denken graag constructief mee over oplossingen. We zouden hiertoe graag uitgenodigd worden voor een gesprek.	Het verkeersmodel is met grote nauwkeurigheid opgebouwd, waarbij ook huidige ontwikkelingen zijn meegenomen. De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2006 en 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen meegenomen. De prognoses zijn dan ook hoofdzakelijk gebaseerd op ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Soesterberg en Amersfoort en de groei van inwoners en arbeidsplaatsen in onze regio. Landelijke trends over bijvoorbeeld autobezit worden door ons afgeleid uit de modellen die Rijkswaterstaat gebruikt, gebaseerd op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving. Ook maatregelen in de infrastructuur, zoals de Westelijke ontsluiting (weg langs de Dierentuin) van Amersfoort, zijn in het verkeersmodel opgenomen. Wij werken op dit moment aan een nieuw verkeersmodel samen met de gemeenten Amersfoort, Nijkerk en Leusden. Dit model heeft als planhorizon 2030. De verwachting is dat dit model in de winter van 2015/2016 wordt opgeleverd. Wij zijn bereid om dit model aan de hand van verkeerstellingen in 2016 voor Soest-Zuid te verfijnen en de door de gemeenteraad gekozen oplossing hier nogmaals aan te toetsen, voordat in Soest-Zuid de definitieve procedures worden opgestart. Dit doen wij alleen voor de voorkeursvariant zoals deze dit najaar door de gemeenteraad wordt vastgesteld en met als enige doel een extra toetsmoment of de uitgangspunten over het niveau van het verkeer juist zijn.
153 - E.A.M. Blok-Sand / D. Blok, Soesterbergsestraat 94	
Graag maak ik via deze mail bezwaar tegen het verkeersplan SOEST ZUID. Dit plan lost het verkeersprobleem niet op, het zal de problemen doen verplaatsen. Terug naar de tekentafel en eerst heldere en eerlijke uitgangspunten gaan formuleren alvorens een dergelijk plan er door te drukken.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen. Middels een uitgebreid verkeersonderzoek hebben wij onderbouwd waarom de maatregelen nodig zijn. Met het plan hebben wij een breed en samenhangend totaalpakket aan maatregelen gepresenteerd, zowel lokaal als regionaal, waarbij wij ervan overtuigd zijn dat dit problemen oplost en niet verplaatst.
154 - C. Carels, Gallenkamp Pelsweg 20	
IK MAAK BEZWAAR TEGEN VERKEERSPLAN SOEST-ZUID !	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
155 - C.M.J. Epskamp-Stam, Hofstedeing 251	

Reactie:	Antwoord:
Ik maak bezwaar tegen verkeersplan soest zuid! Laten ze die 12 mil alsjeblieft aan iets beters besteden! Bv sport, zorg, voorzieningen voor de jeugd.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
156 - C.N. van Luneschlof, Vondellaan 19	
WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
157 - D.G.S. ten Have, Bartolottilaan 37	
WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
158 - H.I. de Klaver, Soesterbergsestraat 100	
Wij maken bezwaar tegen het verkeersplan SOEST-ZUID!!!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
159 - J.A.J. van Ebbenhorst-Tengbergen / D.A. van Ebbenhorst Tengbergen-Koiter, Gallenkamp Pelsweg 22	
Als bewoners van Soest Zuid, maken wij bezwaar tegen het nieuwe verkeersplan, waarbij de kruising Soesterbergsestraat/N221 vergroot zou worden. Wij zijn tegen, wegens het kappen van prachtige, oude bomen,	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Het gaat ook ons aan het hart dat er mooie, gezonde bomen moeten verdwijnen. In het plan komen er echter meer bomen terug dan er nu staan. Daarmee houden we Soest groen!
maar ook omdat het een geldverslindende oplossing is,	Het kost inderdaad veel geld om aanpassingen aan de wegen te doen, maar elke dag rijden er duizenden mensen over deze wegen. Wij vinden het belangrijk dat onze inwoners niet vast staan in het verkeer en dat bedrijven in Soest goed bereikbaar zijn. Daarom hebben wij dit geld ervoor over.
die onzes inziens niets oplost. Verderop bij het spoor blijft het dan vastlopen. Onze ervaring is dat er zo nu en dan wel veel verkeer is, maar dat zal niet opgelost worden met dit idee. Alles om 3 minuten sneller het dorp door te rijden.	Wij werken aan een integraal en samenhangend plan om de doorstroming te verbeteren, waar zeker ook een aanpak in het stationsgebied bij hoort. Ook hier kunnen we de doorstroming verbeteren. Dat maakt deel uit van de plannen.
Bovendien, en misschien wel het belangrijkste, rijd je op dat punt midden in het dorp, met 2 basisscholen. Wij vinden het volkomen onverantwoord dat op dat punt de snelheid verhoogd gaat worden (een van de doelen van het plan), met schoolgaande kinderen die daar op verschillende punten oversteken. Wie verzint zoiets???	De veiligheid van schoolkinderen vinden wij ook heel erg belangrijk. De hoofdwegen in Soest-Zuid zijn erop ingericht dat het autoverkeer hier veilig met 50 km/h kan rijden. In de spitsen wordt er echter veel langzamer gereden. Dat kan best iets sneller, zonder dat het gevaarlijk wordt.
160 - F.N. Brongers, Soesterbergsestraat 119	

Reactie:	Antwoord:
Ik teken bezwaar aan tegen het vergroten van het kruispunt Soesterbergsestraat – Ossendamweg. En tegen het kappen van die bomen. Zinloze exercitie.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Het gaat ook ons aan het hart dat er mooie, gezonde bomen moeten verdwijnen. In het plan komen er echter meer bomen terug dan er nu staan. Daarmee houden we Soest groen!
Gewoon een rotonde maken.	Een rotonde kan minder verkeer verwerken dan een kruispunt met verkeerslichten. Wij hebben onderzocht of een rotonde op deze plek (of op het terrein van het tankstation) past. Om het verkeer te verwerken zou er dan een rotonde met 3 rijstroken moeten komen. Los van het feit dat dit ook niet past, zou het voor fietsers en voetgangers heel gevaarlijk worden.
161 - R. Fabrie / C.W.B.M. Fabrie-van Huijgevoort, Esdoornlaan 3	
We begrijpen heel goed dat het besturen van een gemeente geen sinecure is. Wij waarderen uw inzet om als rentmeesters te zorgen voor het behoud van een mooie, fijn leefbare, groene Gemeente. Een gemeente om trots op te zijn. Met de vele mooie wijken in een prachtige natuurlijke omgeving, met de betrokkenheid van de burgers en met bestuurders die luisteren en handelen naar de wensen van de bewoners. Maar nu lijkt, met het verkeersplan Soest Zuid, toch frictie te ontstaan tussen bewoners en bestuurders. Bezwaar. Als bewoners van de Esdoornlaan maken we bezwaar tegen onderdelen in het verkeersplan Soest---Zuid. Met name de (misschien onbedoelde) afhandeling van het doorgaand verkeer over erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Noodzakelijk? Wij maken op verschillende tijdstippen tijdens de spits gebruik van de hoofdwegen en de door u genoemde knelpunten. We houden van afwisseling en gebruiken verschillende mogelijkheden om de wijk in of uit te gaan. Daarbij ervaren wij geen of niet noemenswaardig tijdsverlies. Maar als je uit Amsterdam komt ben je wel wat anders gewend... misschien is het een idee om andere bewoners daar ook over te polsen?	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij begrijpen dat u de problemen met de doorstroming op dit moment nauwelijks waarneemt. Wij herkennen dat beeld. De aanpassingen zijn desondanks belangrijk om te voorkomen dat lange wachtrijen weer terugkomen.
De cijfers, het model en het afgenomen verkeer. U gaat uit van verkeerscijfers uit 2008. Waarbij een verkeersmodel uit 2006 wordt gebruikt om de hoeveelheid verkeer in 2020 te voorspellen. In 2011 was er echter, in afwijking van het model, juist sprake van een afname van het verkeer. Deze werkelijke cijfers zijn niet meegenomen in het voorstel. Ook op deze grond maken we bezwaar dat er geen cijfers uit 2013, 2014 en 2015 worden gebruikt en vragen derhalve om een nieuw onderzoek.	Het verkeersmodel is met grote nauwkeurigheid opgebouwd, waarbij ook huidige ontwikkelingen zijn meegenomen. De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2006 en 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen meegenomen. De prognoses zijn dan ook hoofdzakelijk gebaseerd op ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Soesterberg en Amersfoort en de groei van inwoners en arbeidsplaatsen in onze regio. Landelijke trends over bijvoorbeeld autobezit worden door ons afgeleid uit de modellen die Rijkswaterstaat gebruikt, gebaseerd op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving. Ook maatregelen in de infrastructuur, zoals de Westelijke ontsluiting (weg langs de Dierentuin) van Amersfoort, zijn in het verkeersmodel opgenomen. Wij werken op dit moment aan een nieuw verkeersmodel samen met de gemeenten Amersfoort, Nijkerk en Leusden. Dit model heeft als planhorizon 2030. De verwachting is dat dit model in de winter van 2015/2016 wordt opgeleverd. Wij zijn bereid om dit model aan de hand van verkeerstellingen in 2016 voor Soest-Zuid te verfijnen en de door de gemeenteraad gekozen oplossing hier nogmaals aan te toetsen, voordat in Soest-Zuid de definitieve procedures worden opgestart. Dit doen wij alleen voor de voorkeursvariant zoals deze dit najaar door de gemeenteraad wordt vastgesteld en met als enige doel een extra toetsmoment of de uitgangspunten over het niveau van het verkeer juist zijn.

Reactie: De sluiproute en de verkeersonveiligheid. De sluiproute Bartolottilaan – Dennenweg – Esdoornlaan – Foekenlaan – Den Bliklaan – Wieksloterweg en de erftoegangswegen lijken in het verkeersplan Soest Zuid te gaan functioneren als bypasses voor de hoofdwegen. Juist nu de breedtes door de gemeente worden teruggebracht van 6 naar 5 meter. U begrijpt dat dat ons grote zorgen baart. De wijk is een echte woonwijk, kinderen spelen op straat, mensen lopen er met honden, rollators en wandelwagens. Kinderen fietsen naar de sportvelden. Sporters fietsen en hollen in groepen door de straat. Zo fijn dat dat kan. We willen de straten in de wijk graag leefbaar houden (maken). Ook nu rijden er al forensen, leveranciers, en anderen met een noodgang tijdens de spits door de (te) smalle straten. Aanhangwagens kletteren over de aangebrachte verkeersdrempels (wel fijn dat ze er zijn overigens). Ruimte voor moeders met naast zich een (slingerend)kind op de fiets en dan nog twee elkaar tegemoetkomende auto's is er niet. Twee vrachtwagens kunnen elkaar niet passeren. Nog meer verkeer tijdens de spits is dan ook onwenselijk. Laat "onze" straten vooral voor de wijkbewoners tot nut zijn en de hoofdroutes voor het doorgaand verkeer. Dat is eigenlijk alles wat we vragen. Geen opheffingen van afsluitingen. Geen opheffing van de afsluitingen die er al zijn. Ook niet de opheffing van de afsluiting van de spoorwegovergang bij de Foekenlaan tijdens de spits. Juist tijdens de spits wordt deze route veel gebruikt door kinderen die van en naar de sportvelden gaan. Door de afsluiting op te heffen, in combinatie met de eerdere aanpassing, gedaan bij de Wieksloterweg Westzijde, wordt de sluiproute via de Foekenlaan juist extra aangemoedigd. Gedoeld wordt hier op de kruising met de Dorresteinweg, waar nu de Wieksloterweg rechtdoor de hoofdroute is geworden.	Antwoord: Wij zijn samen met u van mening dat de verkeersveiligheid in de woonwijk van groot belang is. De hoeveelheid extra verkeer die door deze plannen door woonstraten gaat rijden blijft echter binnen alle richtlijnen die hiervoor gelden. In het verkeersonderzoek hebben wij dit onderbouwd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt bovendien de weginrichting toegepast die hoort bij de functie van de weg. Wij zijn van plan om fors te investeren in aanvullende snelheidsremmende maatregelen op de Bartolottilaan, Van Beuningen en Foekenlaan. Wij zijn daarmee van mening dat deze wegen veilig opengesteld kunnen worden.
Participatie. Bewoners van de hoofdwegen en wegen rondom het station konden participeren. Dat willen de bewoners van de Bartolottilaan, van Beuningenlaan, Dennenweg, Esdoornlaan, Foekenlaan en Den Bliklaan ook graag nu het gaat over het bedachte Verkeersplan dat impact kan hebben op deze straten. We hopen dat we constructief en met behoud van het mooie in de wijk samen tot een voor de bewoners aanvaardbare oplossing kunnen komen. Tot slot. Het plan zegt een oplossing te bieden voor knelpunten die niet bestaan of op zijn minst niet zo worden ervaren door de buurt. Het plan werkt extra sluipverkeer in de hand, wat juist afbreuk doet aan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Door af te zien van het plan, ontstaat een besparing op de plannen c.q. het budget van 12 miljoen euro. De bewonersvereniging Soest Zuid wordt daarin door ons ten volle gesteund.	Wij kunnen ons voorstellen dat u mee wilt praten over de plannen die invloed hebben op uw woonomgeving. Wij hebben voor een andere vorm van participatie gekozen in het stationsgebied dan bij de maatregelen in uw wijk. In het stationsgebied bestaan veel verschillende mogelijkheden voor het oplossen van de verkeersproblemen. In uw wijk zien wij dat slechts één combinatie van oplossingen mogelijk is om het verkeersprobleem op te lossen. Daarom hebben we ervoor gekozen hier niet met een klankbordgroep te werken, maar wel een uitgebreide inspraakmogelijkheid te bieden. Wij zijn blij dat u daar gebruik van heeft gemaakt en willen u graag in de toekomst verder betrekken bij de planvorming.
162 - P.W.L. Brouwer / L. Grevelink, Esdoornlaan 1 We begrijpen heel goed dat het besturen van een gemeente geen sinecure is. Wij waarderen uw inzet om als rentmeesters te zorgen voor het behoud van een mooie, fijn leefbare, groene Gemeente. Een gemeente om trots op te zijn. Met de vele mooie wijken in een prachtige natuurlijke omgeving, met de betrokkenheid van de burgers en met bestuurders die luisteren en handelen naar de wensen van de bewoners. Maar nu lijkt, met het verkeersplan Soest Zuid, toch frictie te ontstaan tussen bewoners en bestuurders. Bezwaar. Als bewoners van de Esdoornlaan maken we bezwaar tegen onderdelen in het verkeersplan Soest---Zuid. Met name de (misschien onbedoelde) afhandeling van het doorgaand verkeer over erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Noodzakelijk? Wij maken op verschillende tijdstippen tijdens de spits gebruik van de hoofdwegen en de door u genoemde knelpunten. We houden van afwisseling en gebruiken verschillende mogelijkheden om de wijk in of uit te gaan. Daarbij ervaren wij geen of niet noemenswaardig tijdsverlies. Maar als je uit Amsterdam komt ben je wel wat anders gewend... misschien is het een idee om andere bewoners daar ook over te polsen?	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij begrijpen dat u de problemen met de doorstroming op dit moment nauwelijks waarneemt. Wij herkennen dat beeld. De aanpassingen zijn desondanks belangrijk om te voorkomen dat lange wachtrijen weer terugkomen.

Reactie:	Antwoord:
De cijfers, het model en het afgenomen verkeer. U gaat uit van verkeerscijfers uit 2008. Waarbij een verkeersmodel uit 2006 wordt gebruikt om de hoeveelheid verkeer in 2020 te voorspellen. In 2011 was er echter, in afwijking van het model, juist sprake van een afname van het verkeer. Deze werkelijke cijfers zijn niet meegenomen in het voorstel. Ook op deze grond maken we bezwaar dat er geen cijfers uit 2013, 2014 en 2015 worden gebruikt en vragen derhalve om een nieuw onderzoek.	Het verkeersmodel is met grote nauwkeurigheid opgebouwd, waarbij ook huidige ontwikkelingen zijn meegenomen. De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2006 en 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen meegenomen. De prognoses zijn dan ook hoofdzakelijk gebaseerd op ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Soesterberg en Amersfoort en de groei van inwoners en arbeidsplaatsen in onze regio. Landelijke trends over bijvoorbeeld autobezit worden door ons afgeleid uit de modellen die Rijkswaterstaat gebruikt, gebaseerd op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving. Ook maatregelen in de infrastructuur, zoals de Westelijke ontsluiting (weg langs de Dierentuin) van Amersfoort, zijn in het verkeersmodel opgenomen. Wij werken op dit moment aan een nieuw verkeersmodel samen met de gemeenten Amersfoort, Nijkerk en Leusden. Dit model heeft als planhorizon 2030. De verwachting is dat dit model in de winter van 2015/2016 wordt opgeleverd. Wij zijn bereid om dit model aan de hand van verkeerstellingen in 2016 voor Soest-Zuid te verfijnen en de door de gemeenteraad gekozen oplossing hier nogmaals aan te toetsen, voordat in Soest-Zuid de definitieve procedures worden opgestart. Dit doen wij alleen voor de voorkeursvariant zoals deze dit najaar door de gemeenteraad wordt vastgesteld en met als enige doel een extra toetsmoment of de uitgangspunten over het niveau van het verkeer juist zijn.
De sluiproute en de verkeersonveiligheid. De sluiproute Bartolottilaan – Dennenweg – Esdoornlaan – Foekenlaan – Den Bliklaan – Wieksloterweg en de erftoegangswegen lijken in het verkeersplan Soest Zuid te gaan functioneren als bypasses voor de hoofdwegen. Juist nu de breedtes door de gemeente worden teruggebracht van 6 naar 5 meter. U begrijpt dat dat ons grote zorgen baart. De wijk is een echte woonwijk, kinderen spelen op straat, mensen lopen er met honden, rollators en wandelwagens. Kinderen fietsen naar de sportvelden. Sporters fietsen en hollen in groepen door de straat. Zo fijn dat dat kan. We willen de straten in de wijk graag leefbaar houden (maken). Ook nu rijden er al forensen, leveranciers, en anderen met een noodgang tijdens de spits door de (te) smalle straten. Aanhangwagens kletteren over de aangebrachte verkeersdrempels (wel fijn dat ze er zijn overigens). Ruimte voor moeders met naast zich een (slingerend)kind op de fiets en dan nog twee elkaar tegemoetkomende auto's is er niet. Twee vrachtwagens kunnen elkaar niet passeren. Nog meer verkeer tijdens de spits is dan ook onwenselijk. Laat "onze" straten vooral voor de wijkbewoners tot nut zijn en de hoofdroutes voor het doorgaand verkeer. Dat is eigenlijk alles wat we vragen. Geen opheffingen van afsluitingen. Geen opheffing van de afsluitingen die er al zijn. Ook niet de opheffing van de afsluiting van de spoorwegovergang bij de Foekenlaan tijdens de spits. Juist tijdens de spits wordt deze route veel gebruikt door kinderen die van en naar de sportvelden gaan. Door de afsluiting op te heffen, in combinatie met de eerdere aanpassing, gedaan bij de Wieksloterweg Westzijde, wordt de sluiproute via de Foekenlaan juist extra aangemoedigd. Gedoeld wordt hier op de kruising met de Dorresteinweg, waar nu de Wieksloterweg recht door de hoofdroute is geworden.	Wij zijn samen met u van mening dat de verkeersveiligheid in de woonwijk van groot belang is. De hoeveelheid extra verkeer die door deze plannen door woonstraten gaat rijden blijft echter binnen alle richtlijnen die hiervoor gelden. In het verkeersonderzoek hebben wij dit onderbouwd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt bovendien de weginrichting toegepast die hoort bij de functie van de weg. Wij zijn van plan om fors te investeren in aanvullende snelheidsremmende maatregelen op de Bartolottilaan, Van Beuningen en Foekenlaan. Wij zijn daarmee van mening dat deze wegen veilig opengesteld kunnen worden.

Reactie:	Antwoord:
Participatie. Bewoners van de hoofdwegen en wegen rondom het station konden participeren. Dat willen de bewoners van de Bartolottilaan, van Beuningenlaan, Dennenweg, Esdoornlaan, Foekenlaan en Den Bliklaan ook graag nu het gaat over het bedachte Verkeersplan dat impact kan hebben op deze straten. We hopen dat we constructief en met behoud van het mooie in de wijk samen tot een voor de bewoners aanvaardbare oplossing kunnen komen. Tot slot. Het plan zegt een oplossing te bieden voor knelpunten die niet bestaan of op zijn minst niet zo worden ervaren door de buurt. Het plan werkt extra sluipverkeer in de hand, wat juist afbreuk doet aan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Door af te zien van het plan, ontstaat een besparing op de plannen c.q. het budget van 12 miljoen euro. De bewonersvereniging Soest Zuid wordt daarin door ons ten volle gesteund.	Wij kunnen ons voorstellen dat u mee wilt praten over de plannen die invloed hebben op uw woonomgeving. Wij hebben voor een andere vorm van participatie gekozen in het stationsgebied dan bij de maatregelen in uw wijk. In het stationsgebied bestaan veel verschillende mogelijkheden voor het oplossen van de verkeersproblemen. In uw wijk zien wij dat slechts één combinatie van oplossingen mogelijk is om het verkeersprobleem op te lossen. Daarom hebben we ervoor gekozen hier niet met een klankbordgroep te werken, maar wel een uitgebreide inspraakmogelijkheid te bieden. Wij zijn blij dat u daar gebruik van heeft gemaakt en willen u graag in de toekomst verder betrekken bij de planvorming.
163 - Y.M. Groot-Padberg / A. Groot, Birkstraat 106	
Graag willen wij reageren op het plan om het afslagverbod naar de Bartolottilaan op te heffen. Op zich zijn wij geen tegenstander van dit plan, het maakt ons huis (Birkstraat 106) beter bereikbaar. Tevens hopen we dat hiermee het aantal onveilige situaties vermindert; dikwijls worden wij, bij het uitrijden van onze oprit, geconfronteerd met een auto die tegen het verkeer in de Bartolottilaan inrijdt.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw positieve reactie om de inrijdmogelijkheden op de Foekenlaan, Van Beuningenlaan en Bartolottilaan te verruimen.
Zorgen hebben we wel over de plaats en de grootte van de middengeleider. zoals deze nu ingetekend is, betekent het dat er een barrière is om vanaf de kant van Soest onze oprit op te rijden. We hopen dat daar in de ontwerpfasen aandacht aan besteed gaat worden. Verder willen we dat er verkeersremmende maatregelen genomen worden.	In de volgende fase gaan wij zeker aandacht besteden aan de grootte van de middengeleider, zodat deze geen barrière vormt om uw oprit op te rijden. Verkeersremmende maatregelen op de Bartolottilaan maken deel uit van de plannen. Hiervoor hebben wij een ruim budget gereserveerd dat wij in overleg met bewoners willen besteden aan een veilige inrichting van de straat.
Het inrichten van de Bartolottilaan als zgn. fietsstraat zien wij als een goede oplossing.	Een fietsstraat komt alleen goed tot zijn recht als het aantal fietsers substantieel hoger is dan het gemotoriseerd verkeer. Wij verwachten dit op de Bartolottilaan niet. Desondanks kunnen wij bij een herinrichting van de straat maatregelen treffen voor de veiligheid van het fietsverkeer.
164 - H. Kappers, Gerbrandyhof 3	
Ik heb met stijgende verbazing en afgrijzen kennis genomen van uw voornemen ten aanzien van de uitvoering van het verkeersplan Soest-Zuid. Ten aanzien van de reconstructie van het kruispunt Soesterbergsestraat, Vondellaan en Ossendamweg zie ik geen reden om de verkeersdoorstroming daar te verbeteren. Tot op heden is er geen sprake van congestie en voor de nabije toekomst zie ik dit ook niet wezenlijk veranderen. Uw prognoses ten aanzien van de te verwachten toe te nemen verkeersintensiteit zijn gebaseerd op veronderstellingen die geen rekening houden met de jongste maatschappelijke ontwikkelingen ten aanzien van de verkeersmobiliteit.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij realiseren ons dat de verkeersproblemen op dit moment wellicht beperkt lijken. Het verkeersmodel is echter met grote nauwkeurigheid opgebouwd, waarbij huidige en toekomstige ontwikkelingen zijn meegenomen. De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen belangrijk.
De gevolgen van de reconstructie zijn daar en tegen duidelijk en onomkeerbaar: de kap van tientallen die bomen die gezichtsbepalend zijn voor dit deel van Soest	Het gaat ook ons aan het hart dat er mooie, gezonde bomen moeten verdwijnen. In het plan komen er echter meer bomen terug dan er nu staan. Daarmee behouden we het groene beeld in Soest-Zuid!
en de vergroting van de kruising tot een asfaltplein van minimaal twee maal de grote van de huidige kruising. Ik maak daarom bezwaar tegen uw plannen en verzoek u dringend een en ander te heroverwegen. Ik zie uit naar uw bericht ten aanzien van herziening van uw voornemen.	Het kruispunt wordt uitgebreid van negen tot elf opstelstroken. Wij hebben kennis genomen van uw bezwaar en nemen die mee in de belangenafweging die wij moeten maken.
165 - I. Oorthuys, Oude Utrechtseweg 14	
Hierbij wil ik laten weten dat ik bezwaar maak tegen het plan dat er ligt. Mijns inziens heeft de aanpassing van het kruispunt geen zin! Ik denk dat het het doel van een betere doorstroming er niet door behaald zal worden.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen. In het verkeersonderzoek hebben wij onderbouwd dat wij met het totaalpakket aan maatregelen een betere doorstroming kunnen behalen.

Reactie:	Antwoord:
Ik ben overigens van mening dat er zeer voorzichtig met bevorderen van de doorstroming omgegaan moet worden.. mensen stappen dan alleen maar eerder in de auto.. als je nu goed luistert zijn er veel mensen die de fiets pakken omdat het met de auto te lastig is door de verkeersdrukte.. alleen maar mooi toch?	Wij zijn groot voorstander van het gebruik van de fiets. Maar wij vinden dat onze inwoners vrijwillig die keuze moeten maken. Wij stimuleren het fietsgebruik, onder andere met aantrekkelijke fietsroutes, maar niet door de automobilist te pesten. Ook voor onze inwoners die om welke reden dan ook de auto kiezen, willen wij graag een goed bereikbare gemeente zijn.
166 - J. Greven , Seminariehof 5	
Ik realiseer mij dat ik laat ben met mijn reactie, maar misschien nog niet te laat. Heb de flyer gelezen en ben het zeker eens met het feit dat dat de ontwikkelingen tav het verkeersplan niet goed zijn. Oude bomen moeten niet gekapt worden, zeker niet als dit geen enkel tastbaar doel dient. Wij ondersteunen daarom uw actie, en waar nodig ben ik beschikbaar. Succes met het bezwaar!	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Geen probleem dat u iets te laat bent. Wij nemen uw reactie gewoon mee. Wij nemen ook kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
167 - J.J. de Rie, Ossendamweg 34	
IK MAAK BEZWAAR TEGEN VERKEERSPLAN SOEST-ZUID!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
168 - J. van Heteren, Esdoornlaan 8	
We begrijpen heel goed dat het besturen van een gemeente geen sinecure is. Wij waarderen uw inzet om als rentmeesters te zorgen voor het behoud van een mooie, fijn leefbare, groene Gemeente. Een gemeente om trots op te zijn. Met de vele mooie wijken in een prachtige natuurlijke omgeving, met de betrokkenheid van de burgers en met bestuurders die luisteren en handelen naar de wensen van de bewoners. Maar nu lijkt, met het verkeersplan Soest Zuid, toch frictie te ontstaan tussen bewoners en bestuurders. Bezwaar. Als bewoners van de Esdoornlaan maken we bezwaar tegen onderdelen in het verkeersplan Soest---Zuid. Met name de (misschien onbedoelde) afhandeling van het doorgaand verkeer over erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Noodzakelijk? Wij maken op verschillende tijdstippen tijdens de spits gebruik van de hoofdwegen en de door u genoemde knelpunten. We houden van afwisseling en gebruiken verschillende mogelijkheden om de wijk in of uit te gaan. Daarbij ervaren wij geen of niet noemenswaardig tijdsverlies. Maar als je uit Amsterdam komt ben je wel wat anders gewend... misschien is het een idee om andere bewoners daar ook over te polsen?	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij begrijpen dat u de problemen met de doorstroming op dit moment nauwelijks waarneemt. Wij herkennen dat beeld. De aanpassingen zijn desondanks belangrijk om te voorkomen dat lange wachtrijen weer terugkomen.
De cijfers, het model en het afgenomen verkeer. U gaat uit van verkeerscijfers uit 2008. Waarbij een verkeersmodel uit 2006 wordt gebruikt om de hoeveelheid verkeer in 2020 te voorspellen. In 2011 was er echter, in afwijking van het model, juist sprake van een afname van het verkeer. Deze werkelijke cijfers zijn niet meegenomen in het voorstel. Ook op deze grond maken we bezwaar dat er geen cijfers uit 2013, 2014 en 2015 worden gebruikt en vragen derhalve om een nieuw onderzoek.	Het verkeersmodel is met grote nauwkeurigheid opgebouwd, waarbij ook huidige ontwikkelingen zijn meegenomen. De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2006 en 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen meegenomen. De prognoses zijn dan ook hoofdzakelijk gebaseerd op ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Soesterberg en Amersfoort en de groei van inwoners en arbeidsplaatsen in onze regio. Landelijke trends over bijvoorbeeld autobezit worden door ons afgeleid uit de modellen die Rijkswaterstaat gebruikt, gebaseerd op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving. Ook maatregelen in de infrastructuur, zoals de Westelijke ontsluiting (weg langs de Dierentuin) van Amersfoort, zijn in het verkeersmodel opgenomen. Wij werken op dit moment aan een nieuw verkeersmodel samen met de gemeenten Amersfoort, Nijkerk en Leusden. Dit model heeft als planhorizon 2030. De verwachting is dat dit model in de winter van 2015/2016 wordt opgeleverd. Wij zijn bereid om dit model aan de hand van verkeerstellingen in 2016 voor Soest-Zuid te verfijnen en de door de gemeenteraad gekozen oplossing hier nogmaals aan te toetsen, voordat in Soest-Zuid de definitieve procedures worden opgestart. Dit doen wij alleen voor de voorkeursvariant zoals deze dit najaar door de gemeenteraad wordt vastgesteld en met als enige doel een extra toetsmoment of de uitgangspunten over het niveau van het verkeer juist zijn.

Reactie: De sluiproute en de verkeersonveiligheid. De sluiproute Bartolottilaan – Dennenweg – Esdoornlaan – Foekenlaan – Den Bliklaan – Wieksloterweg en de erftoegangswegen lijken in het verkeersplan Soest Zuid te gaan functioneren als bypasses voor de hoofdwegen. Juist nu de breedtes door de gemeente worden teruggebracht van 6 naar 5 meter. U begrijpt dat dat ons grote zorgen baart. De wijk is een echte woonwijk, kinderen spelen op straat, mensen lopen er met honden, rollators en wandelwagens. Kinderen fietsen naar de sportvelden. Sporters fietsen en hollen in groepen door de straat. Zo fijn dat dat kan. We willen de straten in de wijk graag leefbaar houden (maken). Ook nu rijden er al forensen, leveranciers, en anderen met een noodgang tijdens de spits door de (te) smalle straten. Aanhangwagens kletteren over de aangebrachte verkeersdrempels (wel fijn dat ze er zijn overigens). Ruimte voor moeders met naast zich een (slingerend)kind op de fiets en dan nog twee elkaar tegemoetkomende auto's is er niet. Twee vrachtwagens kunnen elkaar niet passeren. Nog meer verkeer tijdens de spits is dan ook onwenselijk. Laat "onze" straten vooral voor de wijkbewoners tot nut zijn en de hoofdroutes voor het doorgaand verkeer. Dat is eigenlijk alles wat we vragen. Geen opheffingen van afsluitingen. Geen opheffing van de afsluitingen die er al zijn. Ook niet de opheffing van de afsluiting van de spoorwegovergang bij de Foekenlaan tijdens de spits. Juist tijdens de spits wordt deze route veel gebruikt door kinderen die van en naar de sportvelden gaan. Door de afsluiting op te heffen, in combinatie met de eerdere aanpassing, gedaan bij de Wieksloterweg Westzijde, wordt de sluiproute via de Foekenlaan juist extra aangemoedigd. Gedoeld wordt hier op de kruising met de Dorresteinweg, waar nu de Wieksloterweg rechtdoor de hoofdroute is geworden.	Antwoord: Wij zijn samen met u van mening dat de verkeersveiligheid in de woonwijk van groot belang is. De hoeveelheid extra verkeer die door deze plannen door woonstraten gaat rijden blijft echter binnen alle richtlijnen die hiervoor gelden. In het verkeersonderzoek hebben wij dit onderbouwd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt bovendien de weginrichting toegepast die hoort bij de functie van de weg. Wij zijn van plan om fors te investeren in aanvullende snelheidsremmende maatregelen op de Bartolottilaan, Van Beuningen en Foekenlaan. Wij zijn daarmee van mening dat deze wegen veilig opengesteld kunnen worden.
Participatie. Bewoners van de hoofdwegen en wegen rondom het station konden participeren. Dat willen de bewoners van de Bartolottilaan, van Beuningenlaan, Dennenweg, Esdoornlaan, Foekenlaan en Den Bliklaan ook graag nu het gaat over het bedachte Verkeersplan dat impact kan hebben op deze straten. We hopen dat we constructief en met behoud van het mooie in de wijk samen tot een voor de bewoners aanvaardbare oplossing kunnen komen. Tot slot. Het plan zegt een oplossing te bieden voor knelpunten die niet bestaan of op zijn minst niet zo worden ervaren door de buurt. Het plan werkt extra sluiptverkeer in de hand, wat juist afbreuk doet aan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Door af te zien van het plan, ontstaat een besparing op de plannen c.q. het budget van 12 miljoen euro. De bewonersvereniging Soest Zuid wordt daarin door ons ten volle gesteund.	Wij kunnen ons voorstellen dat u mee wilt praten over de plannen die invloed hebben op uw woonomgeving. Wij hebben voor een andere vorm van participatie gekozen in het stationsgebied dan bij de maatregelen in uw wijk. In het stationsgebied bestaan veel verschillende mogelijkheden voor het oplossen van de verkeersproblemen. In uw wijk zien wij dat slechts één combinatie van oplossingen mogelijk is om het verkeersprobleem op te lossen. Daarom hebben we ervoor gekozen hier niet met een klankbordgroep te werken, maar wel een uitgebreide inspraakmogelijkheid te bieden. Wij zijn blij dat u daar gebruik van heeft gemaakt en willen u graag in de toekomst verder betrekken bij de planvorming.
169 - J.W. Hengefeld, Bartolottilaan 2	
Als bewoner van de Bartolottilaan maak ik ernstig bezwaar tegen het opheffen van de huidige afsluiting van de Bartolottilaan, een afsluiting welke 15 jaar geleden terecht werd ingesteld, gezien het bewezen succes. Ik sluit mij daarbij aan bij de (verkeerstechnische) reactie – reeds in uw bezit - van een groot aantal bewoners van de Bartolottilaan, welke bezwaar maakt tegen de onvoldoende onderbouwing van de noodzaak van uw plannen.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.

Reactie:	Antwoord:
Ik wil vooral mijn zorgen kenbaar maken ten aanzien van de consequenties van deze infrastructurele aanpassingen. Als hoekhuis, staande op het snijpunt van Bartolottilaan en Birkstraat, weet ik uit ervaring welke problemen zich aandienen bij de openstelling voor (vracht) verkeer van deze laan. Wat dat betreft is er niets nieuws onder de zon. Groenstroken: Guillaume Bartolotti richtte zich - in 1654 - tot de Staten van Utrecht, met de mededeling dat hij op eigen kosten deze weg – de huidige Bartolottilaan - op de wijze van een laan zal beplanten, (citaat) “ waarmede dien hoek (van Soest) geciert zal worden ”. Tevens vraagt hij de Staten een stafbedreiging uit te vaardigen opdat door “geen quaetaerdige menschen sijne also te doene plantigie ende plantsoenen mogen behindert oft beschadigt worden “. Zijn ervaringen zijn – ruim 360 jaar geleden – overeenkomstig de mijne : het opheffen van de afsluiting van de Bartolottilaan zorgt voor een aanzuigende werking van auto's – o.a. van tegenovergelegen bedrijventerrein – die geparkeerd worden op de grasstroken lopende van Bartolottilaan no 2 t/m no 8, waardoor deze grasstroken al snel tot modder worden kapotgereden.	Het is ook in de huidige situatie mogelijk om de Bartolottilaan in te rijden, zij het alleen vanuit de richting van de Soesterbergsestraat. Er wordt niet tot nauwelijks geparkeerd op het eerste deel van de Bartolottilaan, ook niet in relatie tot de aan de overzijde van de Birkstraat gelegen bedrijfspanden. Onze verwachting is dan ook niet dat dit wel zal gebeuren bij een openstelling van de Bartolottilaan.
Ook het zicht, vanuit de opritten, wordt door deze geparkeerde auto's belemmerd, waardoor er een onveilige situatie ontstaat. Bijgevoegde foto's (d.d. 1997) - van voor de huidige afsluiting - spreken voor zich. Waarom wordt er geen lering getrokken uit de geschiedenis ?.	Eventuele overlast door geparkeerde voertuigen nemen we mee bij de verdere planvorming. Antiparkeermaatregelen kunnen mogelijk een oplossing zijn ter bescherming van het groen en de verkeersveiligheid.
Veiligheid. Het afslaande verkeer op de Birkstraat naar de Bartolottilaan, doorsnijdt een lange slinger van fietsende kinderen, ook wel “de Trein” genoemd, die vanuit Soest op weg zijn naar de diverse scholen in Amersfoort. Hierdoor ontstaat niet zelden een levensgevaarlijke situatie.	De verkeersveiligheid van schoolkinderen vinden wij ook erg belangrijk. Bij het openstellen van de Bartolottilaan, wordt het kruispunt verkeersveilig ingericht volgens de daarvoor geldende richtlijnen en normen.
Sluipverkeer. Verder staat er, in het hart van onze woonwijk een Basisschool, waar naartoe veel fietsende kinderen 's morgens vroeg op weg zijn. Een weg waar sluipverkeer – onderweg naar huis of werk - vaak harder rijdt dan is toegestaan. De winst - op weg naar de Koningsweg - is het omzeilen van 1 stoplicht (Birkstraat/ Vondellaan), het verlies kan een kinderleven kosten. Waarom wordt sluipverkeer dwars door een woonwijk - met veel fietsende kinderen - geleid ?. Doorgaand verkeer hoort m.i. via de hoofdroute (Birkstraat - Vondellaan etc.) geleid te worden. De vergroting van de effectiviteit m.b.t. verkeers - technische middelen (waaronder de efficiënte afstelling stoplichten) lijkt me een boeiende uitdaging voor de Gemeente om bovenstaande waar te maken.	Openstelling van de Bartolottilaan is niet gericht op de ontlasting van het kruispunt Vondellaan - Soesterbergsestraat voor het doorgaande verkeer. Daar zijn met name de maatregelen op dat kruispunt zelf voor bedoeld. Het bestemmingsverkeer naar de wijk moet nu echter onnodig omrijden en beperkt daarmee de doorsroming op de hoofdwegen. Bovendien komt het verkeer dat in de wijk moet zijn nu via de P.C. Hooftlaan en de Hildebrandlaan direct langs de school. In onze plannen wordt juist fors geïnvesteerd in de verkeersveiligheid in de wijk zelf.
170 - C.L. den Heijer, Parklaan 104	

Reactie: Naast mijn bijdrage in de reactie vanuit de werkgroep Parklaan, richt ik mij graag ook nog persoonlijk tot u. De werkgroep heeft vanuit de voorgestelde varianten de in haar ogen minst ingrijpende en best passende optie gekozen, namelijk Variant 2C. De variant sluit het beste aan bij de eigenlijke voorkeur van de meeste bewoners en ook ondergetekende, namelijk zeer, zeer minimale ingrepen. In mijn ogen heeft de gemeente middels gerichte onderzoeken en een letterlijk selectieve manier van werken getracht een oplossing te bereiken voor een probleem wat er nu niet is, hoogstwaarschijnlijk niet ontstaat en ook niet hoeft te komen. Daarnaast creëren de 'oplossingen' die voorliggen meerdere nieuwe problemen welke de leefbaarheid, natuurlijke doorstroming en veiligheid binnen de wijk enorm geweld aan doen. Er mogen dan onderzoeken en richtlijnen zijn die nu aangeven dat alles netjes binnen de gestelde wettelijke grenzen valt, maar moeten we ons niet afvragen of het opzoeken van deze grenzen al niet veel te ver gaat? U heeft op aangeven van instanties gemeend een oplossing te moeten creëren voor een probleem welke in mijn ogen niet thuishoort binnen een dichte woonomgeving als het Stationsgebied Soest Zuid. Het verwerken van al het regionaal verkeer over een 2-baans weg dwars door een woon-, winkel en OV-gebied is geen oplossing, hooguit een makkelijke stapelmethodiek die een eindig is. Ik mis dan ook iedere vorm van ambitie bij de gemeente, maar nog meer de provincie om niet tot een nieuwe regionale ontsluitingsroute te komen welke zoveel mogelijk buiten de dichte woongebieden ligt.	Antwoord: Wij willen u bedanken voor uw reactie. Het is onze ambitie om ervoor te zorgen dat Soest ook in de toekomst bereikbaar blijft en dat de problemen met de doorstroming die zich in het verleden voordeden niet nog erger terugkomen. Wij willen dit verkeer niet stil laten staan, met de bijbehorende consequenties die dat ook heeft voor de luchtkwaliteit en de daarmee samenhangende leefbaarheid in de woonomgeving. Het gaat daarbij overigens hoofdzakelijk om verkeer dat een herkomst of een bestemming heeft in de gemeente Soest. Kortom verkeer van onze eigen inwoners en bedrijven. Een nieuwe regionale ontsluitingsroute, zoals een rondweg, biedt daarom geen oplossing voor de verwachte verkeersproblemen in Soest-Zuid.
Daarnaast wil ik aangeven dat het verkeer zoveel mogelijk verdeelt moet kunnen worden binnen de gemeente. De eerdere afsluitingen van alternatieve wegen welke juist ook voor wijkgerelateerd verkeer een oplossing waren in de afgelopen jaren hebben nu geleid tot één hoofdverkeersader welke volgens u ook niet toekomstbestendig zal zijn. Ik twijfel nog steeds sterk aan de voorspelde groei van het verkeer en daarom de noodzaak tot ingrijpen, maar het leiden van al het interne verkeer naar enkele hoofdstromen door het vrijhouden van sommige straten en verbindingroutes zorgt inderdaad wel voor een directe toename op de hoofdverkeersaders. Het verdelen van de pijn van aanwezig verkeer zou in mijn ogen een beter beheersbare situatie creëren.	In onze plannen voor Soest-Zuid hebben wij onder andere een openstelling van de spitsafsluiting bij de Foekenlaan opgenomen.
Als laatste geef ik aan dat ik mij zorgen maak om de verkeersveiligheid van de directe bewoners van Soest Zuid. In uw plannen worden veel van de huidige veiligheidsvoorzieningen afgebroken zonder daar gelijkwaardige of betere alternatieven voor terug te brengen en stelt u doorstroming voorop verkeersveiligheid van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Een Ossendamweg en stationsgebied zonder voorrangsmogelijkheden voor fietser en voetgangers wordt onbedoeld een spelletje Russisch roulette met over steken. Met de aanwezigheid van veel fietsende en lopende kinderen van en naar de twee basisscholen, veel fietsverkeer van middelbare scholieren en veel fietsers en voetgangers die het winkelgebied Soest Zuid willen bezoeken neemt u een groot risico door verkeersdoorstroming voorop te stellen. Ik heb met deze reactie middels een persoonlijke denkwijze en visie getracht u meer inzicht te geven dan enkel de afstandelijke en abstracte rapporten welke nu gebruikt worden voor uw werken naar een niet gewenste oplossing.	Wij waarderen het dat u uw persoonlijke denkwijze en visie met ons heeft gedeeld. Verkeersveiligheid is voor ons een belangrijk uitgangspunt bij alle maatregelen die wij treffen. Oversteken over drukke wegen kan ook zonder voorrang. Sterker nog, een zebrapad biedt bijvoorbeeld geen enkele bescherming en leidt over het algemeen juist tot meer conflictsituaties tussen automobilisten en voetgangers. Samen met de leden van de klankbordgroep Soest-Zuid bekijken we hoe we de variant die uiteindelijk door de gemeenteraad zal worden gekozen zo veilig mogelijk in kunnen richten.
171 - M. de Lange, Soesterbergsestraat 84	
Het plan voor Soest Zuid kan ik niet achter staan. Het lijkt mij voor Soest een slechte oplossing. De hele onderbouwing over hoeveelheden verkeer op basis van tellingen van bijna 10 jaar geleden, aangevuld met gegevens uit 2011, is onvoldoende om conclusies voor 2020 op te baseren. De foutmarge op deze getallen is gewoonweg te groot.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen belangrijk. De prognoses zijn dan ook mede gebaseerd op ruimtelijk economische ontwikkelingen in bijvoorbeeld Soesterberg en Amersfoort.

Reactie:	Antwoord:
Verder wordt in het hele plan niets gezegd over de toename van verkeer door aanzuigende werking. Constatering is bijvoorbeeld dat er ten opzichte van 2008/2009 veel minder vrachtverkeer over de Soesterbergsestraat/Ossendamweg rijdt. Het nieuwe industrieterrein aan de A28 zal er mogelijk voor zorgen dat dat het vrachtverkeer door Soest nog verder afneemt. Bij keuze van dit plan zal op korte termijn het verkeer misschien goed afgehandeld kunnen worden.	De ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder het nieuwe bedrijventerrein in Soesterberg, zijn in het verkeersmodel opgenomen. De aanzuigende werking door de maatregelen is in de rapportages beschreven en bedraagt op de Ossendamweg 14% tot 17%. Bij de oplossingen die zijn geschetst is hier rekening mee gehouden. Dit betreft overigens hoofdzakelijk verkeer met een herkomst of bestemming in Soest dat nu een andere route kiest.
Hoe beter de doorstroom hoe meer verkeer deze route zal kiezen. Deze tussenoplossing zal alleen maar een echt goede oplossing op lange termijn in de weg staan. De gemeente heeft een deel van de problemen veroorzaakt door de situatie op de Stadhouderslaan door de oude hoofdweg door dit lintdorp gedeeltelijk eenrichtingsverkeer te maken.	De maatregelen in de Van Weestraat hebben tot doel gehad het winkelklimaat in Soest te verbeteren. De capaciteit van de Beek- en Daalselaan en de Stadhouderslaan is niet lager dan die in de winkelstraat zelf.
Een dorp als Soest hoort niet binnen de Gemeentegrenzen kruisingen met 5 banen te hebben, waarvoor oude bomen moeten wijken en de weg bijna door de voortuinen loopt van bewoners op de soesterbergsestraat en Ossendamweg.	Bij het verbeteren van de doorstroming in Soest-Zuid moeten wij een afweging van belangen maken. Het gaat ook ons aan het hart dat dit ten koste gaat van mooie bomen. Wij zijn echter van plan meer bomen in Soest-Zuid terug te planten dan er verloren gaan.
Naar mijn mening moet aan de huidige situatie niets worden veranderd. Wel zal er een optimalisatie m Kunnen worden doorgevoerd op het kruispunt door de besturing van de stoplichten te moderniseren. Er zijn verschillende moderne systemen die een betere doorstroming geven.	Aanpassingen aan de verkeerslichten hebben wij meegenomen in de plannen, maar kunnen de problemen die wij voorzien niet verhelpen. Het kruispunt is daarvoor te klein. Wij willen voorkomen dat Soest-Zuid weer vol komt te staan met stilstaand verkeer.
Verder moet het gebruik van de benzinepomp als sluiproute worden afgesloten.	Wij zijn bekend met klachten over doorgaand verkeer via het tankstation en hebben die in het verleden ook besproken met de exploitant. Het opheffen van de inrit aan de zijde van de Ossendamweg is echter niet mogelijk in verband met de tankwagens die de brandstof komt brengen. Wij zijn op dit moment in overleg met de eigenaren van het tankstation over de toekomstige situatie. Daarbij bespreken wij verschillende scenario's die ook invloed kunnen hebben op de in- en uitritten. Wij houden daarbij de veiligheid van het verkeer in gedachten.
Een lagere belasting voor de Ossendamweg kan ook worden bewerkstelligd door de Foekenlaan open te stellen voor bestemmingsverkeer, waarbij dit laatste wat ruimer moet worden gezien. Te denken valt bijvoorbeeld aan verkeer van ouders die kinderen brengen en halen naar/van de sprotvelden.	Het opheffen van de spitsafsluiting op de Foekenlaan is één van de maatregelen in het maatregelenpakket dat wij voorstellen. Handhaven op bestemmingsverkeer is voor de politie vrijwel onmogelijk.
Op lange termijn zal Soest een rondweg moeten krijgen om het verkeer op een echte goede wijze af te handelen. Het potje van 10 miljoen is gemeenschapsgeld en geen Gemeentegeld. Het hoeft dus niet persé door de Gemeente opgemaakt te worden. Er zijn vast goede andere bestemming voor dit geld. Wellicht kunnen we over 15 jaar met "verder2" een rondweg aanleggen en zorgen dat de grote verkeerstromen lopen zoals het hoort, om een dorp in plaats van dwars door het dorp.	Uit eerder onderzoek blijkt dat een rondweg door de Eempolder vooral extra verkeer aantrekt van Amersfoort naar Baarn, maar geen oplossing biedt voor de verkeersdruk op het kruispunt Soesterbergsestraat. Het verkeer op de Ossendamweg is hoofdzakelijk verkeer dat een herkomst of een bestemming heeft in de gemeente Soest. Kortom verkeer van onze eigen inwoners en bedrijven.
Tenslotte wil ik nog aangeven dat ik met grote verbazing de voorlichtingsbijeenkomst heb bijgewoond op de 10de juni. Daar werden eigenlijk alle niet door de raad als beste oplossing van tafel geveegd. Gelegeheid voor vragen stellen was niet voorzien en moest bij aanvang eerst afgedwongen worden door aanwezigen. Het was een onprofessionele presentatie, zeg maar gerust een aanfluiting. Het had er alle schijn van dat de voorlichting een "moetje" was en dat de hele opzet erop gericht was even te vertellen wat er gaat gebeuren en dat iedereen dat maar moet slikken.	Wij willen wij u onze excuses aanbieden voor het gevoel dat wij u hebben gegeven u niet serieus te nemen. Dat is absoluut onze bedoeling niet. Wij zijn ons ervan bewust dat de presentatie op de bewonersavond niet ging zoals dat bedoeld was. Dat vinden wij heel vervelend en wij doen ons best om dat in de toekomst anders te doen.
172 - M.F.E.. Verhoef, Esdoornlaan 5	

Reactie: We begrijpen heel goed dat het besturen van een gemeente geen sinecure is. Wij waarderen uw inzet om als rentmeesters te zorgen voor het behoud van een mooie, fijn leefbare, groene Gemeente. Een gemeente om trots op te zijn. Met de vele mooie wijken in een prachtige natuurlijke omgeving, met de betrokkenheid van de burgers en met bestuurders die luisteren en handelen naar de wensen van de bewoners. Maar nu lijkt, met het verkeersplan Soest Zuid, toch frictie te ontstaan tussen bewoners en bestuurders. Bezwaar. Als bewoners van de Esdoornlaan maken we bezwaar tegen onderdelen in het verkeersplan Soest---Zuid. Met name de (misschien onbedoelde) afhandeling van het doorgaand verkeer over erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Noodzakelijk? Wij maken op verschillende tijdstippen tijdens de spits gebruik van de hoofdwegen en de door u genoemde knelpunten. We houden van afwisseling en gebruiken verschillende mogelijkheden om de wijk in of uit te gaan. Daarbij ervaren wij geen of niet noemenswaardig tijdsverlies. Maar als je uit Amsterdam komt ben je wel wat anders gewend... misschien is het een idee om andere bewoners daar ook over te polsen?	Antwoord: Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij begrijpen dat u de problemen met de doorstroming op dit moment nauwelijks waarneemt. Wij herkennen dat beeld. De aanpassingen zijn desondanks belangrijk om te voorkomen dat lange wachtrijen weer terugkomen.
De cijfers, het model en het afgenomen verkeer. U gaat uit van verkeerscijfers uit 2008. Waarbij een verkeersmodel uit 2006 wordt gebruikt om de hoeveelheid verkeer in 2020 te voorspellen. In 2011 was er echter, in afwijking van het model, juist sprake van een afname van het verkeer. Deze werkelijke cijfers zijn niet meegenomen in het voorstel. Ook op deze grond maken we bezwaar dat er geen cijfers uit 2013, 2014 en 2015 worden gebruikt en vragen derhalve om een nieuw onderzoek.	Het verkeersmodel is met grote nauwkeurigheid opgebouwd, waarbij ook huidige ontwikkelingen zijn meegenomen. De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2006 en 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen meegenomen. De prognoses zijn dan ook hoofdzakelijk gebaseerd op ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Soesterberg en Amersfoort en de groei van inwoners en arbeidsplaatsen in onze regio. Landelijke trends over bijvoorbeeld autobezit worden door ons afgeleid uit de modellen die Rijkswaterstaat gebruikt, gebaseerd op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving. Ook maatregelen in de infrastructuur, zoals de Westelijke ontsluiting (weg langs de Dierentuin) van Amersfoort, zijn in het verkeersmodel opgenomen. Wij werken op dit moment aan een nieuw verkeersmodel samen met de gemeenten Amersfoort, Nijkerk en Leusden. Dit model heeft als planhorizon 2030. De verwachting is dat dit model in de winter van 2015/2016 wordt opgeleverd. Wij zijn bereid om dit model aan de hand van verkeerstellingen in 2016 voor Soest-Zuid te verfijnen en de door de gemeenteraad gekozen oplossing hier nogmaals aan te toetsen, voordat in Soest-Zuid de definitieve procedures worden opgestart. Dit doen wij alleen voor de voorkeursvariant zoals deze dit najaar door de gemeenteraad wordt vastgesteld en met als enige doel een extra toetsmoment of de uitgangspunten over het niveau van het verkeer juist zijn.

Reactie: De sluiproute en de verkeersonveiligheid. De sluiproute Bartolottilaan – Dennenweg – Esdoornlaan – Foekenlaan – Den Bliklaan – Wieksloterweg en de erftoegangswegen lijken in het verkeersplan Soest Zuid te gaan functioneren als bypasses voor de hoofdwegen. Juist nu de breedtes door de gemeente worden teruggebracht van 6 naar 5 meter. U begrijpt dat dat ons grote zorgen baart. De wijk is een echte woonwijk, kinderen spelen op straat, mensen lopen er met honden, rollators en wandelwagens. Kinderen fietsen naar de sportvelden. Sporters fietsen en hollen in groepen door de straat. Zo fijn dat dat kan. We willen de straten in de wijk graag leefbaar houden (maken). Ook nu rijden er al forensen, leveranciers, en anderen met een noodgang tijdens de spits door de (te) smalle straten. Aanhangwagens kletteren over de aangebrachte verkeersdrempels (wel fijn dat ze er zijn overigens). Ruimte voor moeders met naast zich een (slingerend) kind op de fiets en dan nog twee elkaar tegemoetkomende auto's is er niet. Twee vrachtwagens kunnen elkaar niet passeren. Nog meer verkeer tijdens de spits is dan ook onwenselijk. Laat "onze" straten vooral voor de wijkbewoners tot nut zijn en de hoofdroutes voor het doorgaand verkeer. Dat is eigenlijk alles wat we vragen. Geen opheffingen van afsluitingen. Geen opheffing van de afsluitingen die er al zijn. Ook niet de opheffing van de afsluiting van de spoorwegovergang bij de Foekenlaan tijdens de spits. Juist tijdens de spits wordt deze route veel gebruikt door kinderen die van en naar de sportvelden gaan. Door de afsluiting op te heffen, in combinatie met de eerdere aanpassing, gedaan bij de Wieksloterweg Westzijde, wordt de sluiproute via de Foekenlaan juist extra aangemoedigd. Gedoeld wordt hier op de kruising met de Dorresteinweg, waar nu de Wieksloterweg recht door de hoofdroute is geworden.	Antwoord: Wij zijn samen met u van mening dat de verkeersveiligheid in de woonwijk van groot belang is. De hoeveelheid extra verkeer die door deze plannen door woonstraten gaat rijden blijft echter binnen alle richtlijnen die hiervoor gelden. In het verkeersonderzoek hebben wij dit onderbouwd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt bovendien de weginrichting toegepast die hoort bij de functie van de weg. Wij zijn van plan om fors te investeren in aanvullende snelheidsremmende maatregelen op de Bartolottilaan, Van Beuningen en Foekenlaan. Wij zijn daarmee van mening dat deze wegen veilig opengesteld kunnen worden.
Participatie. Bewoners van de hoofdwegen en wegen rondom het station konden participeren. Dat willen de bewoners van de Bartolottilaan, van Beuningenlaan, Dennenweg, Esdoornlaan, Foekenlaan en Den Bliklaan ook graag nu het gaat over het bedachte Verkeersplan dat impact kan hebben op deze straten. We hopen dat we constructief en met behoud van het mooie in de wijk samen tot een voor de bewoners aanvaardbare oplossing kunnen komen. Tot slot. Het plan zegt een oplossing te bieden voor knelpunten die niet bestaan of op zijn minst niet zo worden ervaren door de buurt. Het plan werkt extra sluihverkeer in de hand, wat juist afbreuk doet aan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Door af te zien van het plan, ontstaat een besparing op de plannen c.q. het budget van 12 miljoen euro. De bewonersvereniging Soest Zuid wordt daarin door ons ten volle gesteund.	Wij kunnen ons voorstellen dat u mee wilt praten over de plannen die invloed hebben op uw woonomgeving. Wij hebben voor een andere vorm van participatie gekozen in het stationsgebied dan bij de maatregelen in uw wijk. In het stationsgebied bestaan veel verschillende mogelijkheden voor het oplossen van de verkeersproblemen. In uw wijk zien wij dat slechts één combinatie van oplossingen mogelijk is om het verkeersprobleem op te lossen. Daarom hebben we ervoor gekozen hier niet met een klankbordgroep te werken, maar wel een uitgebreide inspraakmogelijkheid te bieden. Wij zijn blij dat u daar gebruik van heeft gemaakt en willen u graag in de toekomst verder betrekken bij de planvorming.
173 - J.A. Mulder / I. Blom, Duinweg 26 WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
174 - O. van der Weij, Van Beuningenlaan 14	

Reactie:	Antwoord:
WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
175 - P.J. Schipper, Heideweg 38	
Hierbij wil ik als bewoner van de Heideweg ernstig bezwaar maken tegen de plannen rondom het verkeer in Soest-Zuid (Verkeersplan Soest-Zuid), waaronder het opheffen van de spitsafsluiting bij de spoorwegovergang Foekenlaan, en wel omdat: - er een verkapte tweede hoofdwegenstructuur (Bartolotti/Van Beuningenlaan –Dennenweg – Foekenlaan – Den Bliklaan) ontstaat die de leefbaarheid in onze wijk ernstig zal aantasten;	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij hebben kennis genomen van uw bezwaar tegen de plannen.
de aanzuigende werking van de beoogde aanpassingen veel groter zal zijn dan de gecommuniceerde 14 tot 17%, zeker tijdens de spitsuren;	De genoemde toename van het verkeer van 14% tot 17% geldt voor de hoofdwegen, niet voor de wegen in de wijk. Zeker daar waar nu geen verkeer rijdt kan deze toename percentueel gezien groter zijn. Op de Foekenlaan verwachten wij in de ochtendspits 40 extra auto's per uur en in de avondspits 100 extra auto's per uur. Wij vinden dit in combinatie met de aanvullende maatregelen die wij treffen acceptabel.
de verkeersveiligheid evenals de milieukwaliteit in onze wijk sterk zal verslechteren;	Wij zijn samen met u van mening dat de verkeersveiligheid in de woonwijk van groot belang is. Om de verkeersveiligheid te waarborgen zijn wij van plan om fors te investeren in aanvullende snelheidsremmende maatregelen op de Bartolottilaan, Van Beuningen en Foekenlaan. Wij zijn daarmee van mening dat deze wegen veilig opengesteld kunnen worden. Voor wat betreft de milieukwaliteit blijven wij op de hoofdwegen en zeker ook in de woonwijk ruim binnen alle normen die hiervoor gelden.
het rendement van de plannen bij lange na niet opweegt tegen de investering van 12 miljoen euro gemeenschapsgeld, die trouwens bedoeld is voor de verbetering van de doorstroming van hoofdwegen en niet voor het creëren van een nieuwe hoofdweg;	Wij creëren geen nieuwe hoofdweg door Soest-Zuid. De hoeveelheid verkeer die in de woonwijk wordt verwacht staat in geen verhouding tot de hoeveelheid verkeer die over de Ossendamweg rijdt. Dat neemt niet weg dat verkeer met een bestemming in de omgeving van de spitsafsluiting nu gedwongen wordt om via de hoofdwegen om te rijden en daarmee de verkeersproblemen op de hoofdwegen vergroot. Bovendien is het voor verkeer dat de wijk wil verlaten via de Ossendamweg in de spits erg lastig om linksaf te slaan. Dit verkeer willen wij een alternatieve ontsluiting bieden.
naar onze informatie de plannen zijn gebaseerd op niet-actuele gegevens (uit 2008) en een verouderd model (uit 2006);	Het verkeersmodel is met grote nauwkeurigheid opgebouwd. De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen belangrijk. De prognoses zijn dan ook mede gebaseerd op ruimtelijk economische ontwikkelingen in bijvoorbeeld Soesterberg en Amersfoort.
het kappen van waardevolle en gezonde bomen het groene karakter van ons dorp weer verder aantast;	Het gaat ook ons aan het hart dat er mooie, gezonde bomen moeten verdwijnen. In het plan komen er echter meer bomen terug dan er nu staan. Daarmee behouden we het groene beeld in Soest-Zuid!

Reactie:	Antwoord:
het beoogde plan o.i. symptoombestrijding is en geen integrale oplossing voor de verkeerssituatie in Soest als geheel;	Wij delen uw mening niet dat er geen sprake zou zijn van een integrale en samenhangende aanpak van de verkeersproblemen. Zowel op regionaal niveau als op lokaal niveau werken wij aan een totaalpakket aan maatregelen voor auto, fiets en openbaar vervoer.
de effecten van de Westelijke ontsluiting rond Amersfoort op de verkeerssituatie in Soest nog niet bekend zijn.	De effecten van het project Westelijke ontsluiting in Amersfoort zijn meegenomen in de uitwerking van onze plannen voor de projecten Soest-Zuid en Soesterbergsestraat. Wij hebben speciaal met de onderzoeken rondom de Soesterbergsestraat gewacht tot duidelijk is geworden welke capaciteit Amersfoort biedt aan het verkeer aan de westkant van de stad.
Daarbij komt dat door deze plannen, de minimale informatie naar onze wijk en het zeer late tijdstip dat onze wijk erbij betrokken werd, er veel onrust is ontstaan in onze wijk. Ook kunnen wij ons niet aan de indruk onttrekken dat het advies van de Klankbordgroep, door de selectieve samenstelling, duidelijk gekleurd is. Wij hopen dat u onze bezwaren mee wilt nemen en uw plannen wilt heroverwegen. Als bewoners van de Heideweg denken wij graag constructief met u mee en wachten uw reactie met belangstelling af.	Wij hebben inderdaad voor een andere vorm van participatie gekozen in het stationsgebied dan bij de overige maatregelen. In het stationsgebied bestaan veel verschillende mogelijkheden voor het oplossen van de verkeersproblemen. Daarom hebben wij in dit gebied met een klankbordgroep gewerkt. In het gebied rond het kruispunt Soesterbergsestraat, Bartolottilaan en Foekenlaan bleek begin dit jaar dat slechts één combinatie van oplossingen mogelijk is om het verkeersprobleem op te lossen. Daarom hebben we ervoor gekozen hier niet met een klankbordgroep te werken, maar wel een uitgebreide inspraakmogelijkheid te bieden. De bewoners van de klankbordgroep in het stationsgebied hebben wij overigens niet gevraagd om mee te praten over de andere maatregelen. Wij waarderen het dat u graag met ons mee wilt denken. Wij hebben dit genoteerd.
176 - H. Poelstra / L.Poelstra-Akkerman, Esdoornlaan 7	
We begrijpen heel goed dat het besturen van een gemeente geen sinecure is. Wij waarderen uw inzet om als rentmeesters te zorgen voor het behoud van een mooie, fijn leefbare, groene Gemeente. Een gemeente om trots op te zijn. Met de vele mooie wijken in een prachtige natuurlijke omgeving, met de betrokkenheid van de burgers en met bestuurders die luisteren en handelen naar de wensen van de bewoners. Maar nu lijkt, met het verkeersplan Soest Zuid, toch frictie te ontstaan tussen bewoners en bestuurders. Bezwaar. Als bewoners van de Esdoornlaan maken we bezwaar tegen onderdelen in het verkeersplan Soest---Zuid. Met name de (misschien onbedoelde) afhandeling van het doorgaand verkeer over erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Noodzakelijk? Wij maken op verschillende tijdstippen tijdens de spits gebruik van de hoofdwegen en de door u genoemde knelpunten. We houden van afwisseling en gebruiken verschillende mogelijkheden om de wijk in of uit te gaan. Daarbij ervaren wij geen of niet noemenswaardig tijdsverlies. Maar als je uit Amsterdam komt ben je wel wat anders gewend... misschien is het een idee om andere bewoners daar ook over te polsen?	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij begrijpen dat u de problemen met de doorstroming op dit moment nauwelijks waarneemt. Wij herkennen dat beeld. De aanpassingen zijn desondanks belangrijk om te voorkomen dat lange wachtrijen weer terugkomen.

Reactie:	Antwoord:
De cijfers, het model en het afgenomen verkeer. U gaat uit van verkeerscijfers uit 2008. Waarbij een verkeersmodel uit 2006 wordt gebruikt om de hoeveelheid verkeer in 2020 te voorspellen. In 2011 was er echter, in afwijking van het model, juist sprake van een afname van het verkeer. Deze werkelijke cijfers zijn niet meegenomen in het voorstel. Ook op deze grond maken we bezwaar dat er geen cijfers uit 2013, 2014 en 2015 worden gebruikt en vragen derhalve om een nieuw onderzoek.	Het verkeersmodel is met grote nauwkeurigheid opgebouwd, waarbij ook huidige ontwikkelingen zijn meegenomen. De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2006 en 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen meegenomen. De prognoses zijn dan ook hoofdzakelijk gebaseerd op ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Soesterberg en Amersfoort en de groei van inwoners en arbeidsplaatsen in onze regio. Landelijke trends over bijvoorbeeld autobezit worden door ons afgeleid uit de modellen die Rijkswaterstaat gebruikt, gebaseerd op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving. Ook maatregelen in de infrastructuur, zoals de Westelijke ontsluiting (weg langs de Dierentuin) van Amersfoort, zijn in het verkeersmodel opgenomen. Wij werken op dit moment aan een nieuw verkeersmodel samen met de gemeenten Amersfoort, Nijkerk en Leusden. Dit model heeft als planhorizon 2030. De verwachting is dat dit model in de winter van 2015/2016 wordt opgeleverd. Wij zijn bereid om dit model aan de hand van verkeerstellingen in 2016 voor Soest-Zuid te verfijnen en de door de gemeenteraad gekozen oplossing hier nogmaals aan te toetsen, voordat in Soest-Zuid de definitieve procedures worden opgestart. Dit doen wij alleen voor de voorkeursvariant zoals deze dit najaar door de gemeenteraad wordt vastgesteld en met als enige doel een extra toetsmoment of de uitgangspunten over het niveau van het verkeer juist zijn.
De sluiproute en de verkeersonveiligheid. De sluiproute Bartolottilaan – Dennenweg – Esdoornlaan – Foekenlaan – Den Bliklaan – Wieksloterweg en de erftoegangswegen lijken in het verkeersplan Soest Zuid te gaan functioneren als bypasses voor de hoofdwegen. Juist nu de breedtes door de gemeente worden teruggebracht van 6 naar 5 meter. U begrijpt dat dat ons grote zorgen baart. De wijk is een echte woonwijk, kinderen spelen op straat, mensen lopen er met honden, rollators en wandelwagens. Kinderen fietsen naar de sportvelden. Sporters fietsen en hollen in groepen door de straat. Zo fijn dat dat kan. We willen de straten in de wijk graag leefbaar houden (maken). Ook nu rijden er al forensen, leveranciers, en anderen met een noodgang tijdens de spits door de (te) smalle straten. Aanhangwagens kletteren over de aangebrachte verkeersdrempels (wel fijn dat ze er zijn overigens). Ruimte voor moeders met naast zich een (slingerend)kind op de fiets en dan nog twee elkaar tegemoetkomende auto's is er niet. Twee vrachtwagens kunnen elkaar niet passeren. Nog meer verkeer tijdens de spits is dan ook onwenselijk. Laat "onze" straten vooral voor de wijkbewoners tot nut zijn en de hoofdroutes voor het doorgaand verkeer. Dat is eigenlijk alles wat we vragen. Geen opheffingen van afsluitingen. Geen opheffing van de afsluitingen die er al zijn. Ook niet de opheffing van de afsluiting van de spoorwegovergang bij de Foekenlaan tijdens de spits. Juist tijdens de spits wordt deze route veel gebruikt door kinderen die van en naar de sportvelden gaan. Door de afsluiting op te heffen, in combinatie met de eerdere aanpassing, gedaan bij de Wieksloterweg Westzijde, wordt de sluiproute via de Foekenlaan juist extra aangemoedigd. Gedoeld wordt hier op de kruising met de Dorresteinweg, waar nu de Wieksloterweg recht door de hoofdroute is geworden.	Wij zijn samen met u van mening dat de verkeersveiligheid in de woonwijk van groot belang is. De hoeveelheid extra verkeer die door deze plannen door woonstraten gaat rijden blijft echter binnen alle richtlijnen die hiervoor gelden. In het verkeersonderzoek hebben wij dit onderbouwd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt bovendien de weginrichting toegepast die hoort bij de functie van de weg. Wij zijn van plan om fors te investeren in aanvullende snelheidsremmende maatregelen op de Bartolottilaan, Van Beuningen en Foekenlaan. Wij zijn daarmee van mening dat deze wegen veilig opengesteld kunnen worden.

Reactie:	Antwoord:
Participatie. Bewoners van de hoofdwegen en wegen rondom het station konden participeren. Dat willen de bewoners van de Bartolottilaan, van Beuningenlaan, Dennenweg, Esdoornlaan, Foekenlaan en Den Bliklaan ook graag nu het gaat over het bedachte Verkeersplan dat impact kan hebben op deze straten. We hopen dat we constructief en met behoud van het mooie in de wijk samen tot een voor de bewoners aanvaardbare oplossing kunnen komen. Tot slot. Het plan zegt een oplossing te bieden voor knelpunten die niet bestaan of op zijn minst niet zo worden ervaren door de buurt. Het plan werkt extra sluipverkeer in de hand, wat juist afbreuk doet aan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Door af te zien van het plan, ontstaat een besparing op de plannen c.q. het budget van 12 miljoen euro. De bewonersvereniging Soest Zuid wordt daarin door ons ten volle gesteund.	Wij kunnen ons voorstellen dat u mee wilt praten over de plannen die invloed hebben op uw woonomgeving. Wij hebben voor een andere vorm van participatie gekozen in het stationsgebied dan bij de maatregelen in uw wijk. In het stationsgebied bestaan veel verschillende mogelijkheden voor het oplossen van de verkeersproblemen. In uw wijk zien wij dat slechts één combinatie van oplossingen mogelijk is om het verkeersprobleem op te lossen. Daarom hebben we ervoor gekozen hier niet met een klankbordgroep te werken, maar wel een uitgebreide inspraakmogelijkheid te bieden. Wij zijn blij dat u daar gebruik van heeft gemaakt en willen u graag in de toekomst verder betrekken bij de planvorming.
177 - R. de Bruin-Feenstra, Gentiaanlaan 15	
IK MAAK BEZWAAR TEGEN VERKEERSPLAN SOEST ZUID	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
178 - R.J. van Ginkel /J.A.H.M. van Ginkel-de Baat, Goudvink 63	
Mijn persoonlijke reactie is dat ik de uiteindelijke investeringen van publiek geld niet nodig vind. Het is nog maar te bezien of de mens zichzelf niet reguleert indien het verkeer in de toekomst dicht dreigt te slibben. Als de gemeente toch besluit iets te ondernemen dan sta ik achter het voorkeursbesluit van ontwerp 2 C, waarbij de oorspronkelijke situatie wordt aangepast. Op deze wijze behoudt de situatie bij de spoorwegovergang zijn "dorpse" uitstraling.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij denken dat de maatregelen nodig zijn om Soest ook in de toekomst bereikbaar te houden voor onze inwoners en bedrijven. Wij hebben daarbij kennis genomen van uw voorkeuren.
179 - R. Wiedemeijer, Buntweg 16	
Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om onze reactie te geven op het verkeersplan Soest- Zuid. Wij hebben, als bewoners van de Buntweg, deelgenomen aan de klankbordgroep, maar willen toch graag de aandacht vestigen op de specifieke situatie ten noorden van de Ossendamweg. In de voorliggende voorstellen heeft de klankbordgroep steeds gekeken naar de aspecten van "leefbaarheid". Wij realiseren ons dat dit een moeilijk te omvatten begrip is, maar in ons geval spitst zich dat toe op de volgende vier zaken, die we hieronder motiveren: verkeersveiligheid (inclusief bus routes), verkeersafwikkeling, parkeerplekken en oversteekbaarheid van de Ossendamweg/Koningsweg (met name voor ouderen en kinderen). De meerderheid van de klankbordgroep koos voor variant 2C, en wij kunnen dat begrijpen, en vinden dat geen slechte optie, maar onze voorkeur gaat uit naar variant 2B.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en uw deelname in de klankbordgroep Stationsontwikkeling Soest-Zuid. Ook voor ons is leefbaarheid een belangrijke randvoorwaarde van de maatregelen die wij treffen. Wij hebben daarbij kennis genomen van uw voorkeur voor variant 2B.
Onze motivatie: Ten eerste maken wij als bewoners van de Buntweg (vanwege het eenrichtingsverkeer in onze straat) als autogebruiker altijd gebruik van de Eikenlaan. Als fietser gebruiken we de Eikenlaan ook veelvuldig. Deze Eikenlaan is ongeschikt als hoofdroute voor busverkeer. Wij ondersteunen daarom ook de inspraakreactie van H. van Schalkwijk van Eikenlaan 25 die dit uitgebreid toelicht. Het busstation verplaatsen naar de Koningsweg (variant 2B) lijkt ons hierbij de beste optie. Wanneer voor variant 2C (college en meerderheid klankbordgroep) gekozen wordt ondersteunen wij het plan van H. van Schalkwijk om de buslijnen om te leiden via o.a. de Birkstraat en Ossendamweg (en niet meer door de Eikenlaan).	Wij vinden de suggestie van de heer Van Schalkwijk om de route van de bussen te veranderen met behoud van het bestaande busstation waardevol. Wij hebben wel twijfels bij het plan voor het verlengen van de reistijd voor reizigers van Soest-Zuid richting Amersfoort via de rotonde Pimpelmees én de rotonde Kerkstaat. Wij zijn echter bereid om de haalbaarheid van deze variatie in overleg met het nieuwe busbedrijf en de Provincie Utrecht in beeld te brengen als de gemeenteraad besluit in te stemmen met variant 2C.
Ten tweede wij verwachten in welke variant dan ook meer verkeer op de Buntweg vanwege de afsluiting van de Eikenlaan. Het is voor ons belangrijk dat dit zoveel mogelijk bestemmingsverkeer is en geen sluipverkeer tussen de Soesterbergsestraat en de Ossendamweg. Een goede verkeersplan is daarom voor ons onontbeerlijk.	Wij kunnen ons voorstellen dat bij een afsluiting van de Eikenlaan aanvullende maatregelen worden getroffen in de Buntweg en op de Schoutenkampweg om de verkeersveiligheid te waarborgen. Wij bespreken dit in de volgende fase graag met u in de klankbordgroep.

Reactie:	Antwoord:
Ten derde merken wij nu al druk op de parkeerplaatsen in onze straat vanwege het station en de buslijnen. De toekomstige situatie zal die druk doen toenemen. Het verplaatsen van het busstation en extra parkeerplaatsen (variant 2B) zal voor de Buntweg-bewoners (en natuurlijk de rest van dit gedeelte van de wijk) de meeste garantie geven, dat de bewoners hun eigen auto kunnen parkeren.	Het aantal parkeerplaatsen wordt in alle varianten uitgebreid, danwel aan de Bosstraat, dan wel aan de Eikenlaan. Wij kunnen ons voorstellen dat u een voorkeur heeft voor de uitbreiding van parkeerplaatsen aan de Eikenlaan en nemen dit mee in onze belangenafweging.
Tenslotte vragen wij U om welke variant dan ook gekozen wordt, rekening te houden met de oversteekbaarheid van de Ossendamweg (in de buurt van het station) voor met name het langzaam verkeer. Omdat in de programma VERDER de nadruk ligt de doorstroomsnelheid van de Ossendamweg dreigt de oversteekbaarheid voor kinderen en ouderen vanuit ons deel van de wijk naar de Bosstraat en Kastanjelaan in het gedrang te komen. Juist op de Bosstraat liggen BSO's, kinderdagverblijven en sportclubs. Graag benadrukken we onze wens om de doorstroomsnelheid niet als enig criterium te willen zien, maar juist ook deze oversteekbaarheid.	De oversteekbaarheid van de Ossendamweg is een criterium dat deel uitmaakt van de belangenafweging die gemaakt moet worden. Een belangrijk nadeel van variant 2C is dat voetgangers en fietsers op maaiveld en zonder verkeerslichten deze weg moeten oversteken. Wij zijn van mening dat dit veilig kan, zoals op veel plaatsen op de hoofdwegenstructuur, maar zien ook dat andere varianten met een autotunnel of een OV Passage een betere oversteekmogelijkheid bieden.
Wij hopen op een wijs besluit. Ook stellen we ons beschikbaar om zodra de uitvoering aan de orde is deel te nemen aan gesprekken over op welke manier de wijkbewoners graag zouden zien dat de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid het best tot haar recht komt.	Wij willen u bedanken voor uw aanbod mee te denken in de uitvoeringsfase van de plannen. Wat ons betreft kan dit een plaats krijgen in de klankbordgroep waar u deel van uitmaakt.
180 - R. Wiggers, Soesterbergsestraat 25	
Hierbij wens ik aan te geven dat ik als bewoner van Soest Zuid tegen de nieuwe plannen voor de kruising Soesterbergsestraat / Ossendamweg ben. Het betreft een veel te dure oplossing met een veel te gering effect op de doorstroming.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en hebben kennis genomen van uw bezwaar tegen de plannen. In het verkeerskundig onderzoek hebben wij onderbouwd dat wij met een totaalpakket aan maatregelen een behoorlijke verbetering van de doorstroming kunnen bereiken. Wij vinden de kosten daarvan opwegen tegen de baten, maar begrijpen ook dat u daar een andere keuze in zou maken. Dit nemen wij mee in onze belangenafweging.
181 - R.A. Scheermakers, Soesterbergsestraat 81	
WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
182 - R.W. Fransman, Bartolottilaan 20	

Reactie:	Antwoord:
Hierbij teken ik bezwaar aan tegen uw plannen zoals voorgelegd in uw informatiebrochure en de door mij bijgewoonde vergadering op 10 juni jl. Mijn bezwaar betreft uw plannen ter verbetering van de doorstroming van het verkeer door opheffing van het afslagverbod naar de Bartolottilaan. Wat mij nog het meest heeft gestoord is de onsamenhangende en onprofessionele wijze waarop ons als bewoners is uitgelegd dat volgens “Het Model” het verkeer in 2020 sterk zal zijn toegenomen en daardoor deze ingrijpende maatregelen onoverkomelijk zijn. Dat u daarbij metingen van 2006 zonder verdere controlemetingen extrapoleerde naar 2020 is nogal dubieus en staat in schril contrast met de werkelijkheid uit eigen waarnemingen en de economische realiteit van vandaag. Enkele argumenten: 1: Het verkeer over de Birkstraat vanuit Amersfoort is de laatste 30 jaar alleen maar afgenomen en niet toegenomen. In de jaren 80-90 reed ik dagelijks vanuit Amersfoort naar kantoor op de Koningsweg, dus ken ik het verschil met vroeger nu ik in de Bartolottilaan woon. 2: Door verhuizing van personeel intensieve bedrijven, waardoor leegstand vele panden op het industriegebied, is de verkeersdruk richting de Koningsweg afgenomen. Echter hierdoor is het aandeel sluipverkeer vanuit Amersfoort groter dan voorheen.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij hebben kennis genomen van uw bezwaar tegen de plannen. Het verkeersmodel is met grote nauwkeurigheid opgebouwd. De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (in verschillende jaren, waaronder 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen belangrijk. Leegstand van bedrijven wordt daarin meegenomen. De prognoses zijn dan ook mede gebaseerd op ruimtelijk economische ontwikkelingen in bijvoorbeeld Soesterberg en Amersfoort. Hoewel de hoeveelheid verkeer in Soest-Zuid sinds het begin van de economische crisis is afgenomen, herkennen wij dit beeld niet over de laatste 30 jaar.
3: Afslaand verkeer naar de P.C. Hooftlaan dat als belemmerend wordt gezien betreft uitsluitend bestemmingsverkeer en heb ik nog NOOIT gezien als een serieus probleem. Ik heb daar dan ook even hartelijk om moeten lachen. Bedankt voor deze grap.	Bestemmingsverkeer naar de wijk wordt in de huidige situatie onnodig gedwongen om via de Vondellaan om te rijden. Een deel daarvan slaat linksaf naar de P.C. Hooftlaan en wordt daarbij in toenemende mate opgehouden door doorgaand verkeer op de Vondellaan (komende vanaf de Soesterbergsestraat). Doorgaand verkeer komend uit Amersfoort zal daardoor ook worden opgehouden. Bij een toenemende hoeveelheid verkeer wordt dit een relevant probleem dat wij op willen lossen.
Uw voorstel de Bartolottilaan als bypass naar de Soesterbergsestraat om te bouwen zal ondanks de door u aangeven belemmerende drempels, versmallingen etc. leiden tot een onherroepelijke sterke toename van sluipverkeer door deze wijk,	Wij willen geen doorgaand verkeer door de wijk leiden. Wij begrijpen uw zorg, maar hebben er tegelijk vertrouwen in dat dit probleem zich niet zal voordoen met de door ons voorgestelde maatregelen.
en tevens: 1: Opstoppen van Amersfoort naar de uitnodigende voorsorteerstrook, want niemand wil voor een stoplicht wachten gezien de vele overtreeders van het inrijverbod dat we nu al elke dag zien. 2: Opstoppen van Amersfoort naar de Bartolottilaan richting Soest, want afslaand verkeer heeft/neemt voorrang en zal de Bartolottilaan ook van die kant vollopen. 3: Verstopping op de van Beuningenlaan naar de Soesterbergsestraat, want veel afslaand verkeer staat dan lang te wachten in de spits.	De problemen die u benoemt veronderstellen een grote stroom doorgaand verkeer via de Bartolottilaan en Van Beuningenlaan die wij zoals eerder gezegd niet verwachten. Als er al langere wachttijden zouden ontstaan maakt het de route via de Bartolottilaan bovendien alleen maar minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer, terwijl wij juist bij de verkeerslichten zorgen voor een vlotte doorstroming.
4: Gevaarlijke situaties met fietsers/schoolgaande kinderen die nu al op moeten passen voor hardrijdend sluipverkeer dat zowel het inrijverbod als de huidige 30km aan de laars lapt. Dit wordt nog erger zodra deze laan nog smaller wordt gemaakt, onderdeel van de belemmerende voorzieningen.	Er ligt nog geen concreet voorstel voor de herinrichting van de Bartolottilaan en Van Beuningenlaan. Wij willen hier graag met de bewoners samen een plan voor maken. Een versmalling behoort wel tot de mogelijkheden. Een versmalling van de weg in combinatie met snelheidsremmende maatregelen verterkt het beeld van een 30km/h-weg en heeft een positief effect op de gereden snelheden en een overzichtelijkere verkeerssituatie.
Beseft u wel dat binnen no-time navigatiesystemen en routeplanners deze sluiproute gaan implementeren in hun software zodat zelfs een nietsvermoedende goedbedoelende automobilist deze route zal gaan nemen en dan tegen zichzelf zegt: goh, wat een mooie laan, had ik eerder moeten weten.	Wij beseffen ons dat navigatiesystemen invloed hebben op de routekeuze van weggebruikers. Tegelijkertijd moeten de maatregelen worden gezien in een samenhangend en totaalpakket aan maatregelen om de doorstroming te verbeteren, zowel in Soest als in Amersfoort, waardoor het verkeer betere alternatieven heeft. De maatregelen aan de Bartolottilaan kunnen daar niet los van worden gezien. Een route door een woonwijk met drempels wordt voor doorgaand verkeer over het algemeen niet als aantrekkelijk beschouwd.

Reactie:	Antwoord:
Neen, geachte raad, ik begrijp goed dat u in het plan VERDER een zak met geld ter beschikking krijgt knelpunten aan te pakken. Ik denk dat u met een klein aantal maatregelen zoals beter afgestelde verkeerlichten en een volledig afsluiten van de Bartolottilaan heel wat meer kan bereiken. Wij als bewoners vinden het helemaal niet zo erg een minuutje langer over ons woon-werk verkeer te doen en pakken dan wellicht nog vaker de fiets dan we nu al doen. En het gaat toch ook over onze gezondheid, niet waar? En die extra uitstoot van roet, diesel en benzine in onze wijk kunnen wij ook echt wel missen.	Wij hebben kennis genomen van de bezwaren zoals u die heeft aangedragen tegen het opheffen van het afslagverbod naar de Bartolottilaan en nemen deze mee in de belangenafweging die wij maken.
Het verkleinen van het verkeersaanbod is uw taak en is ook gezien de berichten van toekomstkijkers, de toename van thuiswerkers en mogelijke verbeteringen van openbaar vervoer is het nu een grote vergissing alles vast te knopen aan een toekomstbeeld komende vanuit HET MODEL en gebaseerd op een eenmalige meting in 2006.	Zoals eerder aangegeven is het model niet gebaseerd op een enkele meting in 2006, maar is dit gebaseerd op een groot aantal parameters. Ook veranderingen in de arbeidsmarkt worden daarin meegenomen. Het verkleinen van het verkeersaanbod zien wij niet als onze taak. Wij zijn groot voorstander van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Maar wij vinden dat onze inwoners vrijwillig die keuze moeten maken. Wij stimuleren het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer, maar niet door het voor de automobilist moeilijk te maken. Ook voor onze inwoners die om welke reden dan ook de auto kiezen, willen wij graag een goed bereikbare gemeente zijn.
PS: Vandaag lees ik in het Algemeen Dagblad dat Soest op het Nassauplantsoen in Soesterberg een straatjuweel verwijdert heeft, maar geen geld heeft deze situatie te verbeteren. Dit in schril contrast met wat u allemaal met onze wijk van plan bent.	Het klopt dat er nauwelijks reguliere budgetten beschikbaar zijn voor verbetering van de verkeersveiligheid in Soest. Wij realiseren ons dat dit in schril contrast staat met de maatregelen die wij in uw wijk voorstellen. Wij zijn er echter van overtuigd dat wij zonder deze maatregelen de doorstroming in Soest-Zuid niet voldoende kunnen verbeteren.
183 - S.G. Carta, Schoutenkampweg 55	
Bij deze maak ik bezwaar tegen het Verkeersplan Soest zuid! Bomen kappen gaat te ver!	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij hebben kennis genomen van uw bezwaar. Het kappen van bomen gaat ons ook aan het hart, maar vinden wij nodig om lange files in Soest-Zuid te voorkomen. Wij proberen bomen zoveel mogelijk te verplaatsen en uiteindelijk komen er in onze plannen in Soest-Zuid meer bomen terug dan er nu staan.
Als 't kruispunt toch komt, loopt het 200 meter verder toch weer vast.	Wij kiezen voor een samenhangende aanpak van de verkeersproblemen in Soest-Zuid, zowel in het stationsgebied als bij het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij zijn ervan overtuigd dat we daarmee voorkomen dat het verkeer verderop opnieuw vastloopt.
184 - S.G.L. de Ruiter, Foekenlaan 24	
BEZWAAR TEGEN VERKEERSPLAN SOEST ZUID	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
185 - T.A.D. de Groot / J.M. de Waal, Heideweg 40	
Hierbij maken wij bezwaar tegen het voornemen de spitsafsluiting van de spoorwegovergang bij de Foekenlaan op te heffen. Allereerst zijn wij verbaasd om via de post kennis van deze plannen te moeten nemen.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen. Wij hebben getracht u zo zorgvuldig mogelijk te informeren. Daarom hebben we voor de bewoners van de Foekenlaan een informatieavond georganiseerd en daarnaast iedereen ook per post geïnformeerd.
Daarnaast is ons bezwaar - zoals veel ingediende bezwaren uit onze wijk - gebaseerd op de ontbrekende onderbouwing van zowel de noodzaak als de consequenties van de gepresenteerde plannen. Medebewoners hebben in hun brieven verschillende toelichtingen gegeven waarom de voorgelegde plannen niet acceptabel zijn. Het achterwege zijn van gedegen recent onderzoek is er hier een van.	Wij delen de visie niet dat een gedegen onderzoek achterwege is gebleven. Wij hebben uitgebreid in beeld gebracht waarom de maatregelen noodzakelijk zijn. Wij realiseren ons tegelijkertijd dat de plannen consequenties hebben voor de leefomgeving van mensen. Dit is een belangenafweging die wij mede op basis van de reacties in deze inspraakperiode maken.

Reactie:	Antwoord:
Daarnaast zijn wij van mening dat het stimuleren van een sluiproute door een veilige woonwijk met onoverzichtelijke straten niet gewenst is.	Wij zijn van mening dat de verkeersveiligheid in de woonwijk van groot belang is. De hoeveelheid extra verkeer die door deze plannen door woonstraten gaat rijden blijft echter binnen alle richtlijnen die hiervoor gelden. In het verkeersonderzoek hebben wij dit onderbouwd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt bovendien de weginrichting toegepast die hoort bij de functie van de weg. Wij zijn van plan om fors te investeren in aanvullende snelheidsremmende maatregelen op de Bartolottilaan, Van Beuningen en Foekenlaan. Wij zijn daarmee van mening dat deze wegen veilig opengesteld kunnen worden.
Naar wij hebben begrepen heeft de Klankbordgroep Stationsgebied in het verleden al gekeken naar alternatieven voor het verspreiden van verkeer buiten Soest-Zuid om. Wij zouden minimaal deze alternatieven verder onderzocht willen zien worden.	De hoofdwegenstructuur van Soest is vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan uit 2008 en gebaseerd op een brede maatschappelijke discussie over de hoofdwegen in 2003. Het vaststellen van de hoofdwegenstructuur van Soest is vanuit een Soest-brede integrale blik gebeurd, waarbij destijds meer dan 1.800 zienswijzen zijn ingediend en alle belangen zijn afgewogen. Wij zijn geen voorstander om dit jarenlange proces opnieuw te doorlopen. Het verspreiden van het verkeer naar andere gebieden lost geen problemen op, maar verschuift deze alleen.
Wij hopen dat de Gemeente alle ingediende bezwaren serieus neemt en alternatieven zal overwegen. Evenals andere buurtbewoners willen wij graag meedenken.	Wij nemen uw bezwaren zeer serieus. Wij nemen alle reacties mee in onze overwegingen. Uw reactie wordt daarnaast ook aan de gemeenteraad gestuurd, zodat de raadsleden ook kennis kunnen nemen van alle argumenten voordat zij een besluit nemen.
186 - M.L. van Dam-Kreek / J.C. van Dam, Prunuslaan 1	
We begrijpen heel goed dat het besturen van een gemeente geen sinecure is. Wij waarderen uw inzet om als rentmeesters te zorgen voor het behoud van een mooie, fijn leefbare, groene Gemeente. Een gemeente om trots op te zijn. Met de vele mooie wijken in een prachtige natuurlijke omgeving, met de betrokkenheid van de burgers en met bestuurders die luisteren en handelen naar de wensen van de bewoners. Maar nu lijkt, met het verkeersplan Soest Zuid, toch frictie te ontstaan tussen bewoners en bestuurders. Bezwaar. Als bewoners van de Esdoornlaan maken we bezwaar tegen onderdelen in het verkeersplan Soest---Zuid. Met name de (misschien onbedoelde) afhandeling van het doorgaand verkeer over erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Noodzakelijk? Wij maken op verschillende tijdstippen tijdens de spits gebruik van de hoofdwegen en de door u genoemde knelpunten. We houden van afwisseling en gebruiken verschillende mogelijkheden om de wijk in of uit te gaan. Daarbij ervaren wij geen of niet noemenswaardig tijdsverlies. Maar als je uit Amsterdam komt ben je wel wat anders gewend... misschien is het een idee om andere bewoners daar ook over te polsen?	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij begrijpen dat u de problemen met de doorstroming op dit moment nauwelijks waarneemt. Wij herkennen dat beeld. De aanpassingen zijn desondanks belangrijk om te voorkomen dat lange wachtrijen weer terugkomen.

Reactie:	Antwoord:
De cijfers, het model en het afgenomen verkeer. U gaat uit van verkeerscijfers uit 2008. Waarbij een verkeersmodel uit 2006 wordt gebruikt om de hoeveelheid verkeer in 2020 te voorspellen. In 2011 was er echter, in afwijking van het model, juist sprake van een afname van het verkeer. Deze werkelijke cijfers zijn niet meegenomen in het voorstel. Ook op deze grond maken we bezwaar dat er geen cijfers uit 2013, 2014 en 2015 worden gebruikt en vragen derhalve om een nieuw onderzoek.	Het verkeersmodel is met grote nauwkeurigheid opgebouwd, waarbij ook huidige ontwikkelingen zijn meegenomen. De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2006 en 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen meegenomen. De prognoses zijn dan ook hoofdzakelijk gebaseerd op ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Soesterberg en Amersfoort en de groei van inwoners en arbeidsplaatsen in onze regio. Landelijke trends over bijvoorbeeld autobezit worden door ons afgeleid uit de modellen die Rijkswaterstaat gebruikt, gebaseerd op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving. Ook maatregelen in de infrastructuur, zoals de Westelijke ontsluiting (weg langs de Dierentuin) van Amersfoort, zijn in het verkeersmodel opgenomen. Wij werken op dit moment aan een nieuw verkeersmodel samen met de gemeenten Amersfoort, Nijkerk en Leusden. Dit model heeft als planhorizon 2030. De verwachting is dat dit model in de winter van 2015/2016 wordt opgeleverd. Wij zijn bereid om dit model aan de hand van verkeerstellingen in 2016 voor Soest-Zuid te verfijnen en de door de gemeenteraad gekozen oplossing hier nogmaals aan te toetsen, voordat in Soest-Zuid de definitieve procedures worden opgestart. Dit doen wij alleen voor de voorkeursvariant zoals deze dit najaar door de gemeenteraad wordt vastgesteld en met als enige doel een extra toetsmoment of de uitgangspunten over het niveau van het verkeer juist zijn.
De sluiproute en de verkeersonveiligheid. De sluiproute Bartolottilaan – Dennenweg – Esdoornlaan – Foekenlaan – Den Bliklaan – Wieksloterweg en de erftoegangswegen lijken in het verkeersplan Soest Zuid te gaan functioneren als bypasses voor de hoofdwegen. Juist nu de breedtes door de gemeente worden teruggebracht van 6 naar 5 meter. U begrijpt dat dat ons grote zorgen baart. De wijk is een echte woonwijk, kinderen spelen op straat, mensen lopen er met honden, rollators en wandelwagens. Kinderen fietsen naar de sportvelden. Sporters fietsen en hollen in groepen door de straat. Zo fijn dat dat kan. We willen de straten in de wijk graag leefbaar houden (maken). Ook nu rijden er al forensen, leveranciers, en anderen met een noodgang tijdens de spits door de (te) smalle straten. Aanhangwagens kletteren over de aangebrachte verkeersdrempels (wel fijn dat ze er zijn overigens). Ruimte voor moeders met naast zich een (slingerend)kind op de fiets en dan nog twee elkaar tegemoetkomende auto's is er niet. Twee vrachtwagens kunnen elkaar niet passeren. Nog meer verkeer tijdens de spits is dan ook onwenselijk. Laat "onze" straten vooral voor de wijkbewoners tot nut zijn en de hoofdroutes voor het doorgaand verkeer. Dat is eigenlijk alles wat we vragen. Geen opheffingen van afsluitingen. Geen opheffing van de afsluitingen die er al zijn. Ook niet de opheffing van de afsluiting van de spoorwegovergang bij de Foekenlaan tijdens de spits. Juist tijdens de spits wordt deze route veel gebruikt door kinderen die van en naar de sportvelden gaan. Door de afsluiting op te heffen, in combinatie met de eerdere aanpassing, gedaan bij de Wieksloterweg Westzijde, wordt de sluiproute via de Foekenlaan juist extra aangemoedigd. Gedoeld wordt hier op de kruising met de Dorresteinweg, waar nu de Wieksloterweg recht door de hoofdroute is geworden.	Wij zijn samen met u van mening dat de verkeersveiligheid in de woonwijk van groot belang is. De hoeveelheid extra verkeer die door deze plannen door woonstraten gaat rijden blijft echter binnen alle richtlijnen die hiervoor gelden. In het verkeersonderzoek hebben wij dit onderbouwd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt bovendien de weginrichting toegepast die hoort bij de functie van de weg. Wij zijn van plan om fors te investeren in aanvullende snelheidsremmende maatregelen op de Bartolottilaan, Van Beuningen en Foekenlaan. Wij zijn daarmee van mening dat deze wegen veilig opengesteld kunnen worden.

Reactie:	Antwoord:
Participatie. Bewoners van de hoofdwegen en wegen rondom het station konden participeren. Dat willen de bewoners van de Bartolottilaan, van Beuningenlaan, Dennenweg, Esdoornlaan, Foekenlaan en Den Blietlaan ook graag nu het gaat over het bedachte Verkeersplan dat impact kan hebben op deze straten. We hopen dat we constructief en met behoud van het mooie in de wijk samen tot een voor de bewoners aanvaardbare oplossing kunnen komen. Tot slot. Het plan zegt een oplossing te bieden voor knelpunten die niet bestaan of op zijn minst niet zo worden ervaren door de buurt. Het plan werkt extra sluipverkeer in de hand, wat juist afbreuk doet aan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Door af te zien van het plan, ontstaat een besparing op de plannen c.q. het budget van 12 miljoen euro. De bewonersvereniging Soest Zuid wordt daarin door ons ten volle gesteund.	Wij kunnen ons voorstellen dat u mee wilt praten over de plannen die invloed hebben op uw woonomgeving. Wij hebben voor een andere vorm van participatie gekozen in het stationsgebied dan bij de maatregelen in uw wijk. In het stationsgebied bestaan veel verschillende mogelijkheden voor het oplossen van de verkeersproblemen. In uw wijk zien wij dat slechts één combinatie van oplossingen mogelijk is om het verkeersprobleem op te lossen. Daarom hebben we ervoor gekozen hier niet met een klankbordgroep te werken, maar wel een uitgebreide inspraakmogelijkheid te bieden. Wij zijn blij dat u daar gebruik van heeft gemaakt en willen u graag in de toekomst verder betrekken bij de planvorming.
187 - M.P. van der Meer-Rauwenhoff / E. van der Meer, Bartolottilaan 53	
Wij maken bezwaar tegen Verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
188 - D.R. Doorenbos, Bartolottilaan 40	
In deze reactie wordt ingegaan op de voorstellen inzake (a) het instellen van éénrichtingsverkeer op de P.C. Hooftlaan en (b) het opheffen van het afslagverbod naar de Bartolottilaan. Deze twee voorstellen vormen slechts een beperkt onderdeel van het verkeersplan, maar zijn voor de bewoners van de woonwijk die wordt omgrensd door Birkstraat-Vondellaan-Soesterbergestraat- Van Beuningenlaan-Bartolottilaan van cruciaal belang voor hun directe leefomgeving en welzijn. De hier te bespreken twee voorstellen zijn pas eind mei bekend geworden en eerst op 5 juni 2015 aan de bewoners gepresenteerd. De bewoners zijn vooraf niet geconsulteerd en zijn dus overvallen door deze voorstellen. Dat geldt temeer nu het nog niet zo lang geleden is dat het gemeentebestuur weloverwogen besloot tot afsluiting van de Bartolottilaan voor verkeer uit de richting Amersfoort. Het terugdraaien van zo'n weloverwogen beslissing binnen relatief korte tijd oogt niet consistent en vergt een bovengemiddeld sterke argumentatie. Zoals hierna zal blijken, is daarvan echter – op deze twee onderdelen – geen sprake. Onder het kopje "argumenten" wordt in de toelichting op het collegebesluit (onder 2.1) gesteld dat er maar één oplossing is die zorgt voor voldoende doorstroming van het verkeer rondom de Soesterbergsestraat en dat de twee hier besproken onderdelen daarbij horen. Met een dergelijke presentatie wordt niet de indruk gewekt dat men echt open staat voor inspraak en alternatieve ideeën. Hopelijk is dat schijn en bestaat wel degelijk de bereidheid tot kritische reflectie op de hieronder besproken voorstellen.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen uw bezwaren zeer serieus. Wij nemen alle reacties mee in onze overwegingen. Uw reactie wordt daarnaast ook aan de gemeenteraad gestuurd, zodat de raadsleden ook kennis kunnen nemen van alle argumenten voordat zij een besluit nemen.

Reactie: Afslaand verkeer van Vondellaan naar P.C. Hooftlaan. Een kritische beoordeling van de twee voorstellen zal leiden tot de navolgende bevindingen. Het voorstel inzake (a) het instellen van éénrichtingsverkeer op de P.C. Hooftlaan lijkt een oplossing voor een schijnprobleem, maar brengt op zichzelf geen schade toe. In het rapport van RHDHV wordt gesteld dat uit de simulatieberekeningen blijkt dat het afslaand verkeer naar de P.C. Hooftlaan het verkeer op de Vondellaan blokkeert. 1. Op basis van eigen waarneming en ervaring van de buurtbewoners moet echter ernstig worden getwijfeld aan de juistheid van deze (vooronder)stelling. 2 De theorie lijkt niet in lijn met de realiteit te zijn. Het aantal auto's dat op een doordeweekse dag in de spitsuren deze afslag neemt, is minimaal. Automobilisten die dit doen, plegen het verkeer niet op te houden, omdat zij praktisch uitsluitend afslaan indien het verkeer toch al stil staat. Indien het stoplicht voor hen op groen is gegaan, blijven zij niet stil staan om linksaf te slaan, maar rijden zij mee met de stroom die op de Soesterbergsestraat linksaf gaat. Vervolgens gaan zij via de Hildebrandlaan of de Van Beuningenlaan de wijk in. Het hier gesignaleerde probleem lijkt dan ook non-existent. Zelfs in een negatief theoretisch toekomstbeeld zal het in elk geval op het geheel bezien een "minor problem" zijn, gerelateerd aan de omvang van de verkeersstroom. De stelling dat hier een urgente maatregel moet worden genomen suggereert ten onrechte een groot probleem. Dat is het zeker niet.	Antwoord: Wij kunnen ons uw opmerking op basis van huidige waarnemingen voorstellen. Uit onze onderzoeken blijkt de verwachte verkeerstoename tot 2020 In toenemende mate leidt tot doorspromingsproblemen op ondermeer de Vondellaan en dus ook op de aansluiting met de P.C. Hooftlaan.
Dit gezegd zijnde, kan het geprognostiseerde "minor problem" natuurlijk wel heel eenvoudig worden opgelost. Indien éénrichtingsverkeer wordt ingesteld en het (auto)verkeer vanaf de Vondellaan niet langer de P.C. Hooftlaan in mag rijden, is de oplossing al een feit. Het minimale aantal auto's dat nu nog die afslag neemt, zal dan dus standaard doorrijden richting kruispunt, linksaf de Soesterbergsestraat inrijden en via de Hildebrandlaan of Van Beuningenlaan de wijk ingaan. Voor automobilisten komend vanuit de richting Soestdijk over de Birkstraat zal er daarnaast nog de mogelijkheid zijn niet rechtsaf de Vondellaan in te gaan, maar linksaf de Birkstraat N221 richting Amersfoort te volgen en dan rechtsaf de Bartolottilaan in. Dat mag nu en dat mag straks. Dat zal dus verder geen probleem opleveren. Samenvattend kan op grond van het voorgaande het navolgende worden geconcludeerd: (i) het instellen van éénrichtingsverkeer op de P.C. Hooftlaan betreft een minimaal aantal auto's; (ii) deze maatregel geeft geen aanleiding tot het treffen van aanvullende maatregelen, omdat het instellen van éénrichtingsverkeer op de P.C. Hooftlaan niet leidt tot verkeersdruk elders; (iii) het instellen van éénrichtingsverkeer op de P.C. Hooftlaan levert dan ook geen reëel argument op voor het weer openstellen van de Bartolottilaan voor verkeer vanuit Amersfoort;	Een afsluiting van de P.C. Hooftlaan ter hoogte van de Vondellaan en het ongewijzigd laten van de aansluiting van de Bartolottilaan heeft nadelige gevolgen voor zowel het woongebied tussen Vondellaan/Soesterbergsestraat en Bartolottilaan/Van Beuningenlaan als de doorstroming op het hoofdwegennet (Vondellaan). Het verkeer zal via de Van Beuningenlaan en Hildebrandlaan de wijk moeten inrijden, wat zorgt voor een onevenredig hoge druk op deze wegen. Bovendien verhoogt dit de druk op het kruispunt Vondellaan / Soesterbergsestraat. Het opheffen van de afsluiting van de Bartolottilaan zorgt voor een evenredige verdeling van het verkeer dat de wijk in en uit wil rijden.

Reactie:	Antwoord:
Openstellen Bartolottilaan. Het voorstel inzake (b) het opheffen van het afslagverbod naar de Bartolottilaan zal daarentegen wel grote schade toebrengen en is ook evident in strijd met het uitgangspunt dat men slechts bestemmingsverkeer wil faciliteren en niet het doorgaande verkeer vanuit Amersfoort door een woonwijk wil loodsen. Dit tweede voorstel (b) behoort dan ook te worden verworpen. Openstellen Bartolottilaan 1 Onnodig, want er is geen (nieuw) probleem In het rapport wordt een verbinding gemaakt tussen het afsluiten van de P.C. Hooftlaan en het openstellen van de Bartolottilaan.⁴ Op de website van de gemeente wordt daar nog een schepje bovenop gedaan, door te stellen dat het opheffen van het afslagverbod bij de Bartolottilaan nodig zou zijn om files op de Birkstraat vanuit Amersfoort te beperken. Dit is niet juist. In het rapport van RHDHV wordt gesteld dat het erom gaat de bereikbaarheid van de wijk te verbeteren⁵ en op de voorlichtingsbijeenkomst op 5 juni jl. is zeer expliciet bevestigd dat bij de openstelling van de Bartolottilaan slechts de bedoeling is om bestemmingsverkeer te faciliteren. Nu het dus niet de bedoeling is het doorgaande verkeer vanuit Amersfoort door deze woonwijk te leiden, is er geen enkele reden om het één te verbinden met het ander. Het openstellen van de Bartolottilaan voor verkeer vanuit de richting Amersfoort heeft hoegenaamd niets te maken met het afslaande verkeer richting P.C. Hooftlaan en de opstoppen die daardoor zouden ontstaan. Iedereen die daar nuchter over nadenkt, kan dat zien. De enkele auto die vanuit de richting Amersfoort komt en die nu zou afslaan naar de P.C. Hooftlaan – voor hem thans de eerste mogelijkheid de wijk in te rijden – zal na de éénrichtingsmaatregel iets verder door moeten rijden (zie hierboven: ingang via de Hildebrandlaan of Van Beuningenlaan). Het is alleszins aannemelijk dat het hier louter gaat om bestemmingsverkeer. Doorgaand sluipverkeer zal niet snel de P.C. Hooftlaan kiezen, omdat deze smalle weg met zijn praktische hindernissen (geparkeerde auto's, verkeer van schoolkinderen, aan het eind een T-splitsing van smalle wegen) bepaald geen goede doorgang biedt door de wijk.	Het is inderdaad niet onze bedoeling om het doorgaande verkeer door de woonwijk te leiden. Tegelijkertijd willen wij niet dat bestemmingsverkeer naar de woonwijk onnodig moet omrijden via de hoofdwegen.

Reactie:	Antwoord:
Hoeveel auto's moeten zich dagelijks in de spitsuren in de wijk begeven? Dat is overduidelijk een te verwaarlozen aantal in verhouding tot de verkeersstromen die de druk veroorzaken. Volgens het rapport van RHDHV passeren momenteel per etmaal zo'n 15.000 auto's het wegvak van de Vondellaan en zo'n 20.000 auto's het wegvak van de Birkstraat.6 In het licht van zulke aantallen valt niet in te zien waarom nu een specifieke voorziening nodig zou zijn voor het minimale aantal auto's per dag – louter bestemmingsverkeer – dat nu bij de P.C. Hooftlaan afslaat en na eenzijdige afsluiting een andere ingang voor de wijk zou moeten nemen. De wijk kent feitelijk slechts één andere relevante bestemming dan wonen en dat is de basisschool. Welnu: hoeveel leerlingen of docenten uit de richting Amersfoort zou deze school tellen? Toch niet meer dan een handvol, waarvan een enkeling zich dan misschien kortstondig in de ochtendspits begeeft, te weten rondom het moment waarop de school begint. Het is ondenkbaar dat dit handjevol voertuigen (dat straks iets verder door moet rijden) ooit enige noemenswaardige verkeersdruk zou geven. Voor inkomend verkeer in de ochtendspits hoeft dus geen voorziening te worden getroffen. Daarnaast is er mogelijk nog wel een enkele wijkbewoner die in de spits vanuit Amersfoort terug naar huis rijdt. Feitelijk zal het dan gaan om de avondspits, niet om de ochtendspits. Het rapport van RHDHV geeft geen antwoord op de hoeveel bewoners uit de wijk in Amersfoort (e.o.) werken en dagelijks in de avondspits terug naar huis rijden, waarbij zij dan nu afslaan ter hoogte van de P.C. Hooftlaan. Dat kunnen er onmogelijk veel zijn, in deze kleine en relatief dunbevolkte woonwijk. Ook van die auto's is ondenkbaar dat ze enige noemenswaardige verkeersdruk zouden kunnen veroorzaken. Ook voor inkomend verkeer in de avondspits hoeft dus geen voorziening te worden getroffen. (ZIE VOLGENDE CEL VOOR VERVOLG)	Relatief gezien is de hoeveelheid voertuigen die zich dagelijks in de spitsuren in de wijk moet begeven wellicht beperkt; beduidend groter dan een handjevol maar veel minder dan de hoeveelheid verkeer op de hoofdwegen. Belangrijker dan de hoeveelheid verkeer is echter de vraag welk effect dit heeft op de doorstroming. Een enkel stilstaand voertuig dat vanaf de Vondellaan linksaf wil slaan naar de P.C. Hooftlaan kan een flinke beperking van de doorstroming veroorzaken. Gezien de toenemende verkeersdruk verwachten wij dat dit stilstaan op de Vondellaan vaker voorkomt en steeds langer gaat duren.

Reactie: Hier stuiten we overigens op een belangrijke tekortkoming in het rapport waarop het college zijn besluitvorming zou willen baseren. Wanneer enerzijds gesteld wordt dat het openstellen van de Bartolottilaan voor afslaand verkeer vanuit de richting Amersfoort noodzakelijk is als een gevolg van de afsluiting van de P.C. Hooftlaan voor autoverkeer vanaf de Vondellaan, maar anderzijds dat die openstelling van de Bartolottilaan enkel is bedoeld voor bestemmingsverkeer, moet natuurlijk glashelder zijn wat de omvang van dat bestemmingsverkeer is. Pas dan kan de noodzaak worden beoordeeld. Het rapport geeft geen antwoord op die basale vraag en het voorstel tot openstelling is dus ongefundeerd c.q. onzorgvuldig voorbereid. Wellicht is de omvang van het bestemmingsverkeer respectievelijk de te verwachten ontwikkeling daarvan tot 2020 niet onderzocht omdat de uitkomst daarvan reeds op voorhand vaststaat: afgemeten aan de aantallen auto's die zich over de N221 verplaatsen zal die omvang immers verwaarloosbaar zijn en gegeven de structuur van de wijk valt niet te verwachten dat dit de komende jaren anders wordt. Samenvattend: na afsluiting van de P.C. Hooftlaan voor verkeer vanaf de Vondellaan, is er geen probleem meer. Zo er door dat afslaande verkeer ooit al een probleem was of zou dreigen te ontstaan, zal dat (bij voorbaat) volledig zijn opgelost door de éénrichtingsmaatregel. Nadere maatregelen zijn niet nodig, want een ander probleem is er immers niet, gezien de minimale omvang van het inkomende bestemmingsverkeer voor deze woonwijk in de spitsuren. De enkeling die het betreft, zal overigens na het afsluiten van de P.C. Hooftlaan ongetwijfeld graag de paar honderd meter extra richting Hildebrandlaan of Bartolottilaan (rechtsaf) overbruggen ter wille van de rust en verkeersveiligheid in zijn woonwijk. Voor hem hoeft de Bartolottilaan niet tevens te worden opengesteld voor het verkeer vanuit de richting Amersfoort. Niemand in deze woonwijk wil namelijk toe naar de situatie dat de algemene verkeersstroom vanuit Amersfoort voortaan over de Bartolottilaan en de Van Beuningenlaan zijn doorgaande weg kan kiezen. (ZIE VOLGENDE CEL VOOR VERVOLG)	Antwoord: Wij kunnen ons voorstellen dat bewoners van de Bartolottilaan bereid zijn om via de Hildebrandlaan naar hun woning te rijden, ter wille van de rust in hun straat. Door het eenrichtingsverkeer op de P.C. Hooftlaan wordt de Hildebrandlaan echter al drukker dan in de huidige situatie, terwijl de Bartolottilaan dit bestemmingsverkeer prima kan verwerken.
Omdat dit ook niet de bedoeling van gemeentewege is, zoals desgevraagd expliciet werd bevestigd tijdens de voorlichtingsbijeenkomst op 5 juni jl., is hiermee de zaak helder. De Bartolottilaan hoeft niet te worden opengesteld voor het bestemmingsverkeer, want dat bestemmingsverkeer is op het geheel gezien kwantitatief verwaarloosbaar en zorgt dus niet voor enige noemenswaardige verkeersdruk. Voor ander dan bestemmingsverkeer behoort de De Bartolottilaan niet worden opengesteld: dat zou strijdig zijn met de geëxpliciteerde uitgangspunten ("het gaat alleen om bestemmingsverkeer") en zou zeer schadelijke effecten hebben. Samenvattend kan op grond van het voorgaande het navolgende worden geconcludeerd: (iv) het openstellen van de Bartolottilaan voor bestemmingsverkeer is volmaakt onnodig, omdat het bestemmingsverkeer vanuit de richting Amersfoort in het geheel geen verkeersdruk veroorzaakt; (v) het rapport van RHDHV geeft geen inzicht in de omvang en verwachte ontwikkeling van het bestemmingsverkeer voor de wijk, zodat op dit punt geen zorgvuldige besluitvorming zal kunnen plaatsvinden;	Ook wij willen niet toe naar de situatie dat de algemene verkeersstroom vanuit Amersfoort voortaan over de Bartolottilaan en de Van Beuningenlaan zijn doorgaande weg kan kiezen.

Reactie:	Antwoord:
Openstellen Bartolottilaan 2 Effecten van openstelling In het rapport wordt gesteld dat het verkeerseffect van een openstelling van de Bartolottilaan "nihil" is. Die stelling drijft de spot met het gezond verstand. Wanneer een royaal sorteervak wordt aangelegd voor verkeer vanuit Amersfoort, met een opstelplaats waar naar schatting vier tot vijf auto's kunnen aanschuiven, dan moet men ervan uitgaan dat automobilisten daar ook gebruik van zullen maken. En dat zullen er aanzienlijk veel meer zijn dan die enkeling die nu afslaat bij de P.C. Hooftlaan. Van die enkeling is nog aannemelijk dat het bestemmingsverkeer is, waarvan praktisch uitgesloten is dat de toestroom daarvan ooit zou kunnen leiden tot de behoefte aan een opstelplaats voor diverse auto's linksaf, gezien de minimale omvang (zie hiervóór). Door de voorgestelde voorziening wordt echter eerst en vooral het doorgaande verkeer uit Amersfoort aangetrokken, juist dat verkeer dat in de woonwijk zelf niets te zoeken heeft. De reden waarom juist doorgaand verkeer zal worden aangetrokken, ligt nogal voor de hand: het verkeer vanuit Amersfoort richting Soesterberg respectievelijk A27 ontloopt alleen al twee stoplichten indien het via de Bartolottilaan en de Van Beuningenlaan rijdt, naast de drukte rondom de kruispunten waar die stoplichten staan opgesteld. Het openstellen van de Bartolottilaan zal derhalve een sterk aanzuigende werking hebben op het doorgaande verkeer vanuit Amersfoort. Overigens lijken de voorstanders van openstelling zich dit wel degelijk te realiseren, nu zij hun voorstel gepaard doen gaan met aanvullende maatregelen om het doorgaande verkeer vanuit Amersfoort te ontmoedigen dan wel te weren.⁸ Dat maakt het voorstel dus ook nog innerlijk tegenstrijdig. Ontmoedigen en weren gaat uiteraard het best wanneer men de Bartolottilaan eenvoudigweg niet open stelt voor het verkeer uit Amersfoort. Nog vrij recent was ook het gemeentebestuur daarvan (ZIE VOLGENDE CEL VOOR VERVOLG)	In het onderzoek is onderbouwd dat verkeer vanuit Amersfoort richting Soesterberg primair gebruik zal maken van de extra capaciteit die wordt geboden met de aanpak van de Westelijke ontsluiting in Amersfoort en de nieuwe weg die de gemeente Amersfoort realiseert over het terrein van Defensie. Door vervolgens een betere doorstroming te creëren op onze eigen hoofdwegen wordt het voor verkeer richting Soestduinen aantrekkelijker om deze route via de twee verkeerslichten te volgen dan twee keer linksaf te moeten slaan op een voorrangskruispunt zonder hulp van verkeerslichten (de Bartolottilaan in en de Soesterbergsestraat op). Om de route voor de laatste twijfelaars onaantrekkelijk zijn wij van plan om verkeersdrempels aan te leggen, waarmee ook de verkeersveiligheid is gewaarborgd en geen reden overblijft de weg niet opnieuw open te stellen. Wij nemen er kennis van dat u geen vertrouwen heeft in dit onderzoek.

Reactie: overtuigd en het was ook precies de reden waarom de Bartolottilaan werd afgesloten voor de verkeersstroom uit die richting. Bewoners zouden moeten kunnen vertrouwen op een gemeentebestuur dat evenwichtig en consistent beleid voert en niet op willekeurige wijze weloverwogen maatregelen uit het recente verleden ongedaan maakt. Intussen kan het geld voor aanvullende maatregelen dan nog steeds goed worden besteed om het sluipverkeer vanuit de richting Soesterberg te ontmoedigen dan wel te weren (zie hierna, onder 3.4). Zolang met de openstelling van de Bartolottilaan niet wordt beoogd doorgaand verkeer uit Amersfoort door de woonwijk te leiden, maar het er slechts om gaat het bestemmingsverkeer te faciliteren – zoals op de voorlichtingsavond op 5 juni jl. van de zijde van de gemeente expliciet en bij herhaling is bevestigd - is deze maatregel evident onnodig en buitengewoon onverstandig. Daarentegen kan iedereen voorspellen wat er gebeurt als deze maatregel toch wordt genomen: de woonwijk verwordt tot een provinciale doorgangsweg voor verkeer vanuit Amersfoort. Samenvattend kan op grond van het voorgaande het navolgende worden geconcludeerd: (vi) het weer openstellen van de Bartolottilaan voor verkeer vanuit Amersfoort, met behulp van een royaal sorteervak, zal een sterk aanzuigende werking hebben op het doorgaand verkeer vanuit Amersfoort richting Soesterberg dat aldus twee stoplichten en grotere verkeersdruk kan omzeilen; (vii) het weer openstellen van de Bartolottilaan voor verkeer vanuit de richting Amersfoort is in strijd met het uitgangspunt dat doorgaand verkeer uit deze wijk moet worden geweerd ;	Antwoord: De afsluiting van de Bartolottilaan is ingesteld onder andere omstandigheden dan binnen het nu voorliggende totaalplan voor de aanpak van de doorstroming op hoofdwegen in Amersfoort en Soest. Wij nemen echter kennis van uw bezwaren en betrekken deze in de belangenafweging die wij moeten maken.
Openstellen Bartolottilaan 3 Noodzakelijke maatregelen bij openstelling Indien ondanks het voorgaande - ten onrechte - toch tot openstelling van de Bartolottilaan zou worden besloten, zal het aanzuigende effect op het verkeer mogelijk enigszins kunnen worden tegengegaan door extra verkeersdrempels en extra wegversmallingen aan te brengen. Dat zal echter alleen werken indien werkelijk feitelijk onmogelijk wordt gemaakt de snelheid tussentijds tot boven het toegestane maximum op te voeren, dus vooral met een veelheid aan extra (hoge) drempels. Op de website van de gemeente Soest is hierover het volgende geschreven: "De Bartolottilaan en Van Beuningenlaan worden versmald en er komen drempels in deze weg. Hiervoor hebben wij nog geen plan gemaakt, maar wel geld gereserveerd. Het plan hiervoor maken wij in 2016 samen met de bewoners. De straat wordt daarmee veiliger en onaantrekkelijker als doorgaande route." Het is bezwaarlijk dat wordt voorgesteld de besluitvorming reeds te laten plaatsvinden zonder dat er een concreet plan is en (dus) zonder te weten hoeveel geld nodig zal zijn om dat op te stellen plan te realiseren. De kans is dan aanwezig dat het beste plan uiteindelijk financieel niet (meer) haalbaar zal blijken te zijn, terwijl het doorgaande verkeer inmiddels de route heeft gevonden. Bij een onverhoopte openstelling zou toch minimaal vooraf meer zicht moeten zijn op de benodigde financiële ruimte en deze zou ook werkelijk gegarandeerd moeten zijn.	Er ligt nog geen concreet plan voor de herinrichting van de Bartolottilaan en Van Beuningenlaan. Wij hebben dat bewust niet gemaakt omdat wij een dergelijk plan in overleg met omwonenden willen voorbereiden. Wij begrijpen uw zorg omtrent de financiën, maar hebben de benodigde budget ingeschat op basis van een volledige herinrichting van de Heideweg zoals deze recent door ons is uitgevoerd. Met een dergelijk budget is het mogelijk om forse aanpassingen aan de Bartolottilaan en Van Beuningenlaan te doen. Wij schatten de kans erg klein dat het beste plan uiteindelijk financieel niet (meer) haalbaar zal blijken te zijn.

Reactie:	Antwoord:
Bij een openstelling die wordt gerechtvaardigd door te wijzen op het verbeteren van de bereikbaarheid van de wijk – ten behoeve van bestemmingsverkeer dus – zou men voorts minimaal mogen verwachten dat bij de toegang tot de Bartolottilaan in elk geval het bijpassende verkeersbord (uitsluitend bestemmingsverkeer) wordt geplaatst. Op de voorlichtingsbijeenkomst op 5 juni jl. bleek echter dat dit (nog) niet is voorzien, met als "argument" dat het niet handhaafbaar zou zijn. Dat wekt verbazing. De preventieve kracht van zulke verkeersborden en verkeerswaarschuwingen moet niet worden onderschat, zeker waar het gaat om minder frequente passanten. Bovendien onderschat men het grote belang van een dergelijke formele toegangsbeperking voor (geautomatiseerde) routeplanners. Indien de routeplanner voor het doorgaande verkeer vanuit Amersfoort de afslag Bartolottilaan niet als optie geeft, omdat in het systeem geregistreerd staat dat hier de beperking via het verkeersbord van kracht is, zal dat effectief kunnen bijdragen aan het verminderen van de verkeersstroom door de wijk. Naast extra wegversmallingen en extra verkeersdrempels mag het verkeersbord voor bestemmingsverkeer dan ook zeker niet ontbreken.	Zoals gezegd verwachten wij op basis van alle maatregelen die wij voorstellen geen doorgaand verkeer door de wijk. Aanvullende borden vinden wij op voorhand dan ook niet nodig. Onze ervaring met geslotenverklaringen elders in de gemeente is dat deze alleen met voldoende handhaving nageleefd worden. Een geslotenverklaring van een hele wijk is bovendien vrijwel niet te controleren.
Openstellen Bartolottilaan 4 Noodzakelijke maatregelen bij status quo De zojuist genoemde maatregelen zijn intussen niet alleen noodzakelijk voor het geval de Bartolottilaan onverhoopt - en ten onrechte - toch zou worden opengesteld voor verkeer vanuit Amersfoort, maar zulke maatregelen zouden ook los van die openstelling al getroffen moeten worden. In de huidige situatie is immers algemeen bekend - ook bij de gemeente - dat de maximum snelheid op de Bartolottilaan en de Van Beuningenlaan dagelijks grootschalig wordt overtreden. De huidige maatregelen (enkele drempels en enkele wegversmallingen) staan daar niet aan in de weg en schieten dus tekort. Vooral het doorgaande verkeer vanuit Soesterberg (A27) richting Amersfoort (A1) maakt zich dagelijks schuldig aan snelheidsovertredingen, bumperkleven en agressieve inhaalmanoeuvres ten opzichte van diegenen die zich wel aan de snelheid houden. De handhaving van de verkeersregels op deze (sluip)route krijgt echter al tijden geen enkele prioriteit en deze verkeersgevaarlijke situatie wordt dus feitelijk gedoogd. Dat is het echte probleem dat om een oplossing vraagt.	Wij begrijpen dat los van het al dan niet open stellen van de weg te hard wordt gereden. Dit komt op veel plaatsen in onze gemeente voor en handhaving door de politie heeft geen prioriteit. Wij vinden dit heel vervelend, maar dit blijft een verantwoordelijkheid van weggebruikers die wij helaas ook niet altijd in de hand hebben. Aanpassingen aan de weg zijn, gezien de financiële situatie van de gemeente, pas aan de orde als wij werkzaamheden gaan uitvoeren in het kader van groot onderhoud (weg of riolering). Dit staat voorlopig voor de Bartolottilaan en Van Beuningenlaan nog niet in de planning. Alleen binnen het project zien wij de kans om dit eerder te financieren als maatregel binnen een totaalpakket.
Die oplossing hoeft niet ingewikkeld te zijn. Indien de Bartolottilaan onverhoopt (en ten onrechte) toch zou worden opengesteld voor verkeer vanuit de richting Amersfoort, zou ter compensatie de Van Beuningenlaan behoren te worden afgesloten voor rechts afslaand verkeer komend vanuit de richting Soesterberg. Bij voorkeur met behulp van fysieke maatregelen, zoals thans bij de ingang van de Bartolottilaan. Daarmee zou veel sluipverkeer richting Amersfoort uit de wijk worden geweerd. Samenvattend kan op grond van het voorgaande het navolgende worden geconcludeerd: (viii) daarentegen zou het treffen van verkeersmaatregelen tegen het huidige sluipverkeer vanuit de richting Soesterberg / A27 naar de richting Amersfoort / A1 de verkeersveiligheid in deze woonwijk bevorderen.	De snelheidsremmende maatregelen die wij voorstellen maken de route via de Van Beuningenlaan en de Bartolottilaan ook in de andere richting minder aantrekkelijk. Doorgaand verkeer richting Amersfoort wordt door ons al uit de wijk geweerd. Belangrijk in dit kader zijn echter ook weer de maatregelen die Amersfoort treft aan de Westelijke ontsluiting en de verbeterde doorstroming op de hoofdwegen in Soest.

Reactie:	Antwoord:
VOETTEKSTEN 1 Zie Rapport RHDHV, Verkenning Soesterbergsestraat-Vondellaan-Birkstraat (N221), April 2015, p. 12. 2 Dit komt ook in andere reacties naar voren en wordt daar gedetailleerd onderbouwd met cijfers. 3 Zoals gesteld in het reeds aangehaalde Rapport RHDHV, p. 12. 4 Zie Rapport RHDHV, p. 44: "Door het instellen van eenrichtingsverkeer op de P.C. Hooftlaan (alleen uitgaand verkeer toestaan), moet er een alternatieve ontsluiting komen. Deze is te realiseren ter hoogte van de Bartolottilaan." 5 Zie Rapport RHDHV, p. 12: "Deze maatregel is vooral bedoeld om de bereikbaarheid van de wijk te verbeteren." 6 Zie Rapport RHDV, p. 10. 7 Rapport RHDHV, p. 12. 8 Rapport RHDHV, p. 45, alsook de website van de gemeente, waarin wordt gesteld dat geld is gereserveerd om de Bartolottilaan en de Van Beuningenlaan veiliger en onaantrekkelijk te maken als doorgaande route. 9 Het is niet te verwachten dat dezelfde hoeveelheid sluipverkeer zijn route zal verleggen via de Hildebrandlaan, omdat die duidelijk minder uitnodigend oogt en het kruispunt dan al zeer dichtbij is. Eventueel zouden hier preventief nog verkeersdrempels kunnen worden toegevoegd, passend bij de inrichting van een woonwijk.	-
189 - G. Meindertsma / B. Meindertsma-Verolme, Soesterbergsestraat 93 Hierbij willen wij bezwaar maken tegen het voorgenomen plan om trachten de verkeerssituatie in Soest Zuid te verbeteren. Het voorgenomen plan om het kruispunt Birkstraat-Soesterbergsestraat aan pakken lijkt ons niet zinvol op de door u voorgestelde wijze. Het bottleneck zit duidelijk in de spoorwegovergang. Hierdoor vindt er tijdens de spits onvoldoende doorstroming plaats. Het aanpakken van het kruispunt Birkstraat-Soesterbergsestraat is dan ook geen oplossing. Wij zouden u willen adviseren het probleem aan te pakken en niet een gevolg proberen op te lossen. Dit geld is denk ik hard nodig in deze tijden waar gemeentes steeds meer verantwoordelijkheden krijgen toegeschoven. Wij wensen u veel succes toe met het aanleggen van een tunnel onder de spoorwegovergang en zo doorstroming te verbeteren.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij werken nadrukkelijk aan een integraal en samenhangend pakket aan maatregelen om de doorstroming te verbeteren, lokaal en regionaal. De maatregelen kunnen daarbij niet los van elkaar worden gezien. Maatregelen in het stationsgebied hebben in elk geval in één richting geen effect als het verkeer vervolgens stil staat bij de Soesterbergsestraat.
190 - H.H. Dijcks / P.M.T.J. Bertrams, Bartolottilaan 55 WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
191 - A. van Gelder, Heideweg 46	

Reactie:	Antwoord:
Als bewoner van de Heideweg 46 sluit ik mij aan bij de bezwaren zoals verwoord in bijgevoegde brief van mijn buurvrouw op huisnummer 44.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en hebben er kennis van genomen dat u zich aansluit bij de bezwaren die uw buurvrouw heeft verwoord in de reactie die bij ons onder nummer 76 is geregistreerd.
192a - ProRail, Postbus 2013	
Door de veranderingen die de gemeente Soest mogelijk wil doorvoeren op en rondom de overweg in de Ossendamweg, verandert de inrichting van de overweg plus het verkeersaanbod en de verkeersafwikkeling op de overweg. Deze veranderingen hebben mogelijk invloed op de veiligheid op de overweg en mogen, zoals de Derde Kadernota Railveiligheid aangeeft, slechts uitgevoerd worden indien de initiatiefnemer, in dit geval de gemeente Soest, met een risicoanalyse aantoont dat de overwegveiligheid niet achteruit gaat. Om tot een juiste afweging en inhoudelijke reactie op de diverse varianten van de verkeersmaatregelen Soest-Zuid te komen geldt primair de Derde Kadernota Railveiligheid, hierin wordt het volgende gesteld: "De hoofdlijnen van het overwegenbeleid zijn gebaseerd op een "nee tenzij"- principe, dat geldt in de volgende situatie: De verkeersfunctie van bestaande overwegen (gebruik van een spoorbaanvak of openbare weg) mag niet worden gewijzigd tenzij door de initiatiefnemer aan de hand van een risicoanalyse kan worden aangetoond dat door aanvullende maatregelen de overwegveiligheid niet verslechtert en daarmee de risico's worden beheerst. De aanvullende maatregelen kunnen ook in het gebied rond de betreffende overweg worden gevonden. Met de methode van risicoanalyse kunnen veiligheidsrisico's en het effect van beheersmaatregelen inzichtelijk worden gemaakt. De uitkomsten van een risicoanalyse ondersteunen het besluitvormingsproces om het aanpassen van (het gebruik van) een overweg wel of niet toe te staan. De gangbare praktijk is dat de risicoveroorzaker/initiatiefnemer een kwalitatieve analyse opstelt, welke door de Inspectie Verkeer en Waterstaat binnen 6 weken wordt beoordeeld. De initiatiefnemer van een project is verantwoordelijk voor compensatie van eventuele nadelige veiligheidsaspecten. Daarbij geldt overigens een proportionaliteitsbeginsel: de kosten van maatregelen dienen in verhouding te staan met de te realiseren veiligheidswinst.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij realiseren ons dat bij het ingaan van de inspraakperiode de risicoanalyse voor de overwegveiligheid nog niet compleet was. Wij zijn ons bewust van de Derde Kadernota Railveiligheid. In goed overleg hebben wij de risicoanalyse inmiddels aan kunnen vullen.
Als het gaat om overwegenbeleid is, voor gemeenten niet alleen de veiligheid op overwegen van belang, maar ook de doorstroming van het verkeer." Een eerste versie van de risicoanalyse hebben wij in concept per mail mogen ontvangen. Deze is echter nog niet compleet omdat de aanpassingen op de overweg in de Foekenlaan niet zijn meegenomen. Graag ontvangen wij een definitieve versie van de volledige risicoanalyse om te kunnen beoordelen. In adviseer u deze risicoanalyse ook aan IL&T voor te leggen. Tot die tijd kunnen wij geen uitspraak doen of ProRail met één of meerdere varianten kan instemmen.	De definitieve versie van de volledige risicoanalyse heeft u inmiddels - na de inspraakperiode - ontvangen. Uw beoordeling daarvan hebben wij hieronder opgenomen in de reactienota.
192b - ProRail, Postbus 2013	

Reactie: We hebben de risico analyse doorgenomen zoals afgesproken en beoordeeld. We zijn akkoord met de risicoanalyse zoals hij nu is opgesteld door de gemeente Soest. Punt van aandacht is dat in de risicoanalyse er gesproken wordt, bij punt 3.2 en de diverse bijlagen (restpunten), over "Dit zijn conceptversies omdat bijvoorbeeld de bevoeringsconstructie, breedte van de voetpaden en aanvullende maatregelen voor een juiste en tijdige ontruiming van de overweg nog niet bekend zijn". Ondanks deze passages ziet ProRail voldoende potentieel in alle varianten om uiteindelijk tot een haalbaar ontwerp te komen, we maken echter nu het formele punt dat we pas definitief akkoord gaan op de gekozen en uitgewerkte variant nadat bovenstaande zaken bekend zijn en verwerkt zijn in de ontwerptekeningen en door ProRail positief zijn beoordeeld. We gaan er dan ook vanuit dat de gemeente ons direct aangesloten houdt op de volgende te nemen stappen. Concluderend kan wat ons betreft de gemeente verder met het maken van haar variantkeuze, we zien de verdere samenwerking met een positief gevoel tegemoet.	Antwoord: Wij waarderen het dat u op korte termijn kans heeft gezien de aangevulde risicoanalyse te beoordelen. Wij zijn blij om te vernemen dat ProRail in alle varianten voldoende potentieel ziet om uiteindelijk tot een haalbaar ontwerp te komen. Wij hebben begrip voor uw standpunt dat u pas tot een definitief akkoord kunt komen op basis van een verdere uitwerking daarvan. Wij houden u ook graag aangesloten in de volgende fase van het project.
193 - M.C.A. van Vliet, Ossendamweg 8 Als Ossendamwegbewoner maak ik geen bezwaar tegen het voorlopig besluit van het bestuur. Sterker nog, ik kan het zelfs waarderen als slagvaardig. Het is prettig te constateren dat er nu een inzicht is dat de spoorwegovergang slechts één van de vele obstakels is in het gehele netwerk van de Nieuweweg tot aan de Birkstraat. Uit de onderzoeken van DHV komt naar voren dat het verkeer over de Ossendamweg vooral verkeer van en naar Soest is, lokaal verkeer dus. Dit klopt ook met wat ik waarneem, het drukt zich uit in veel verkeer tijdens de spitsmomenten, daarna is het vrij toegankelijk en ook dat drukt zich uit in raceverkeer over de ossendamweg. Het is een logische gedachte om de capaciteit van de kruising Soesterbergsestraat - Vondellaan/Ossendamweg flink te vergroten. Hierdoor is er een snelle afhandeling van het verkeer mogelijk.	(ZIE OOK DE BIJLAGEN) Wij willen u bedanken voor uw reactie.
Dit betekent wel dat er een grote asfaltvlakte ontstaat van de Vondellaan tot aan de Nieuweweg. Vele parkeerplaatsen en gewaardeerde bomen komen te vervallen. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid van geheel Soest-Zuid en dat alleen maar voor de spitsmomenten. Graag wil ik u er op wijzen dat er in 2002 door DHV geconstateerd is dat de Vondellaan en de Ossendamweg als een flessenhals werkt en de capaciteit te laag is om verkeer in twee richting te verwerken. Op voorstel van bewoners is er toen een klein onderzoekje gedaan om op beide wegen éénrichtingsverkeer in te stellen. De uitkomst was verrassend met een klein nadeel dat er meer verkeer door de Middelwijkstraat/Kerkstraat Birkstraat verwerkt zou worden. Dit paste toen niet in de visie van de hoofdwegenstructuur en er was niet voldoende budget. Ik ben van mening dat het budget er nu wel is omdat de middelen uit VERDER nu breder ingezet mogen worden, als het maar de doorstroming bevordert. U en uw collega's hebben daar voor gepleit bij de diverse bestuurslagen met een positief resultaat. Laten we stoppen door al het verkeer door de Vondellaan en de Ossendamweg te persen, dat leidt nu al tot veel hinder voor iedereen. U heeft zelf een onderzoek in uw bezit waarmee met een aantal ingrepen het verkeer beter verdeeld kan worden over geheel Soest. Het is tenslotte alleen maar lokaal verkeer. Graag wil ik vragen om eens goed aan archief onderzoek te doen en te kijken naar de verkeersplannen van 2002 of nog eerder 1998. Om u een indruk te geven hoe de 2002 variant van de gemeente Soest en DHV werken wil ik u graag verwijzen naar de bijlagen. IK moet er wel bij vermelden dat dit slechts schetsen zijn en dat er ook nieuwe inzichten in dit voorstel verwerkt zijn. Mocht u nog nader toelichting willen, dan hoor ik dat graag.	Het weren van het verkeer uit Soest-Zuid vinden wij geen goed idee. Voor onze inwoners en bedrijven is het belangrijk dat er goede hoofdwegen zijn. Bij de discussie over de hoofdwegenstructuur in 2003 hebben wij vastgesteld welke wegen dit zijn. Er zijn destijds veel scenario's de revue gepasseerd. In 2008 heeft de gemeenteraad de hoofdroutes in ons verkeers- en vervoersplan herbevestigd. Wij zien het daarbij niet als een "klein nadeel" dat de Kerkstraat veel meer verkeer te verwerken krijgt. De Kerkstraat is met bijna 14.000 voertuigen per dag ook geen rustige weg en kan dit extra verkeer niet verwerken. Daarmee wordt uitsluitend een probleem verplaatst.
194 - Ondertekenaars Bartolottilaan/v. Beuningenlaan, 0 0	(ZIE OOK DE BIJLAGEN)

Reactie:	Antwoord:
Wij, bewoners van de Foekenlaan, maken ernstig bezwaar tegen elementen in het verkeersplan Soest-Zuid waardoor doorgaand verkeer over erftoegangswegen, binnen de bebouwde kom, afgehandeld wordt. Onze bezwaren zijn zowel gebaseerd op de onvoldoende onderbouwing van de noodzaak van deze plannen als op onze grote zorg over de consequenties van deze infrastructurele aanpassingen. Hieronder een opsomming van onze belangrijkste bezwaren: Inventariserend onderzoek. Heeft de gemeente onderzocht of de doorstroming van verkeer door Soest- Zuid als probleem wordt ervaren door haar bewoners en of de verkeersdeelnemers? Dit verlangt nader onderzoek.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij begrijpen dat u bezwaar heeft tegen de plannen en hebben kennis genomen van uw uitgebreide inspraakreactie. Wij nemen de punten die u aandragt mee in de belangenafweging die wij moeten maken. Wij zien ook dat het draagvlak voor de maatregelen onder de bewoners van uw straat klein is. Bij de start van het project hebben wij een enquête gehouden onder omwonenden, treinreizigers en automobilisten in het stationsgebied. Daarbij gaf 71% van de automobilisten aan de doorstroming bij de spoorwegovergang destijds als matig of slecht te beoordelen. De meerderheid van de respondenten vond het bovendien een slecht idee om niets te veranderen en de situatie te laten zoals het nu is. Onder alle groepen was het draagvlak om niets te veranderen klein. Mede op basis van deze enquête zijn de onderzoeken voortgezet.
De cijfers, het model en het afgenomen verkeer. De gemeente gaat uit van verkeerscijfers uit 2008. Waarbij een verkeersmodel uit 2006 wordt gebruikt om de hoeveelheid verkeer in 2020 te voorspellen. In 2011 was er echter een afname van het verkeer. Deze cijfers zijn niet meegenomen in het voorstel. Ondergetekenden maken er bezwaar tegen dat er geen cijfers uit 2013, 2014 en 2015 zijn gebruikt en vragen om een nieuw onderzoek.	Het verkeersmodel is met grote nauwkeurigheid opgebouwd, waarbij ook huidige ontwikkelingen zijn meegenomen. De verkeersmodellen die we gebruiken zijn gebaseerd op een groot aantal gegevens. Naast tellingen van de hoeveelheid verkeer (o.a. uit 2006 en 2011) zijn daarin sociaal-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen meegenomen. De prognoses zijn dan ook hoofdzakelijk gebaseerd op ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Soesterberg en Amersfoort en de groei van inwoners en arbeidsplaatsen in onze regio. Landelijke trends over bijvoorbeeld autobezit worden door ons afgeleid uit de modellen die Rijkswaterstaat gebruikt, gebaseerd op gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving. Ook maatregelen in de infrastructuur, zoals de Westelijke ontsluiting (weg langs de Dierentuin) van Amersfoort, zijn in het verkeersmodel opgenomen. Wij werken op dit moment aan een nieuw verkeersmodel samen met de gemeenten Amersfoort, Nijkerk en Leusden. Dit model heeft als planhorizon 2030. De verwachting is dat dit model in de winter van 2015/2016 wordt opgeleverd. Wij zijn bereid om dit model aan de hand van verkeerstellingen in 2016 voor Soest-Zuid te verfijnen en de door de gemeenteraad gekozen oplossing hier nogmaals aan te toetsen, voordat in Soest-Zuid de definitieve procedures worden opgestart. Dit doen wij alleen voor de voorkeursvariant zoals deze dit najaar door de gemeenteraad wordt vastgesteld en met als enige doel een extra toetsmoment of de uitgangspunten over het niveau van het verkeer juist zijn.
De onjuiste aanname in uw uitnodigingsbrief. 'Afslaand verkeer naar de P.C.Hooftlaan is een van de oorzaken van stilstaand verkeer. Door het afslaan naar de Bartolottilaan mogelijk te maken wil de gemeente de doorstroming op de Vondellaan verbeteren.' Zie bijlage 1 voor de visie op deze aanname. Wij vragen u dan ook deze maatregel ongedaan te maken.	In de bijlage geeft u een onderbouwing dat er in de huidige situatie sprake is van doorgaand verkeer vanaf Soesterberg naar Amersfoort via de Bartolottilaan. Dit wordt door ons niet ontkend. Wij verwachten echter dat met een betere doorstroming op de hoofdwegen, zowel in Amersfoort als in Soest, en een onaantrekkelijke route met drempels op de Bartolottilaan deze hoeveelheid verkeer afneemt. U verwacht dat met het opheffen van het afslagverbod ook in de andere richting een grote stroom verkeer door de wijk op gang komt. Wij delen uw mening dat dit ongewenst is. Wij hebben echter deze verwachting niet, mede door de maatregelen die wij in en buiten de wijk willen treffen. Dit neemt niet weg dat met het in stand houden van het afslagverbod op de Birkstraat de doorstroming op de Vondellaan beperkt wordt. Bestemmingsverkeer naar de wijk heeft nu geen andere keuze dan door te rijden via de Vondellaan. Wij vinden dit ongewenst.
De gemeente zou meer heil moeten zien in een goede afstemming van het nieuwste type intelligente stoplichten zodat verkeer beter door kan stromen.	Een betere afstemming van de verkeerslichten maakt al deel uit van onze plannen. Overal komen nieuwe, slimmere verkeerslichten.

Reactie:	Antwoord:
Wij vragen u te wachten op de beoordeling van de verkeerssituatie na de Westelijke ontsluitingswerkzaamheden in Amersfoort.	De afgelopen jaren hebben wij ons regelmatig en nadrukkelijk ingezet voor de Soester belangen met betrekking tot het project Westelijke ontsluiting (de weg langs het dierenpark) in Amersfoort. De effecten van het project Westelijke ontsluiting zijn meegenomen in de uitwerking van onze plannen voor de projecten Soest-Zuid en Soesterbergsestraat. Wij hebben met de onderzoeken rondom de Soesterbergsestraat gewacht tot duidelijk is geworden welke capaciteit Amersfoort wil bieden aan het verkeer aan de westkant van de stad. Wij gaan er vanuit dat de maatregelen aan de Westelijke ontsluiting in Amersfoort doorgaan. De gemeente Amersfoort heeft hier inmiddels een besluit over genomen en is de benodigde procedures gestart. Tegelijkertijd beloven wij dat er een nieuw onderzoek in Soest-Zuid komt als Amersfoort de plannen niet uitvoert zoals deze nu gepland zijn.
Het stimuleren van sluiproute Bartolottilaan-Foekenlaan-Den Bliklaan. De gemeente wil het verkeer van de hoofdweg door een 30 km straat in een woonwijk leiden. Hoofdwegen dienen geoptimaliseerd te worden om verkeer beter door te laten stromen. Dit plan zou een aanzuigende werking veroorzaken van 14-17 % meer verkeer, wat de verkeersdruk op de sluiproutes via onze straten ook doet toenemen. Hoe komt het dat bewoners van de Bartolotti- van Beuningen- Foeken-Den Bliklaan niet beschermd worden tegen snelrijdend verkeer? Waarom wordt sluipverkeer door een woonwijk uitgenodigd met pijlen op de hoofdweg?	Wij delen uw mening dat de hoofdwegen geoptimaliseerd moeten worden om het verkeer beter door te laten stromen. Ook willen wij geen verkeer van de hoofdwegen door een woonwijk leiden. Wij zien tegelijkertijd dat afsluitingen in de wijk er andersom voor zorgen dat bestemmingsverkeer langer van de hoofdwegen gebruik maakt en dat de problemen met de doorstroming daardoor vergroot worden.
Bevorderen van verkeersonveiligheid. Het verkeer op de Bartolottilaan en de van Beuningenlaan zal toenemen door de P.C. Hooftlaan af te sluiten vanaf de Vondellaan. De verkeersveiligheid zal hierdoor in het gedrang komen omdat op onze straten ook het sluipverkeer Birkstraat -Soesterbergsestraat rijdt. De pijlen op de hoofdweg zullen het verkeer aanmoedigen om de Bartolotti- van Beuningenlaan te kiezen. Mocht ook het vrachtwagenverkeer nog eens toegelaten worden dan is hier helemaal sprake van een levensgevaarlijke situatie.	De verkeersveiligheid in de wijk is voor ons van groot belang. Wij zijn van plan om fors te investeren in de verkeersveiligheid op de Bartolottilaan en Van Beuningenlaan. Samen met de bewoners willen wij hier een plan voor maken. Wij zijn ervan overtuigd dat met een goed plan ook doorgaand verkeer uit de wijk wordt geweerd. Uw suggestie om het opheffen van het afslagverbod niet voor vrachtverkeer te laten gelden vinden wij waardevol en nemen wij graag over in de volgende fase.
Het verkeer op de Foekenlaan zal toenemen door opheffen van het werkdagspitsuur, terwijl deze straat hier helemaal niet voor is ingericht, een 30 km weg? Ook herinrichting zal leiden tot gevaarlijke situaties. Waarom wordt de straat niet verboden voor vrachtwagenverkeer en touringcar bussen en alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer in uw plan? Waarom wordt het sluipverkeer gestimuleerd om van de hoofdweg linksaf te slaan naar de Bartolottilaan, een 30 km weg? Waarom worden de bewoners niet beschermd in uw plan?	Hoewel de hoeveelheid extra verkeer op de Foekenlaan beperkt blijft, willen wij ook hier investeren in meer veiligheid. Deze maatregelen kunnen juist ook buiten de spits en in het weekend voor meer veiligheid in de wijk zorgen. Ook hier willen wij samen met de bewoners graag een plan voor maken, waarbij wij ook de suggestie om de afsluiting voor grotere voertuigen in stand te houden meenemen in de verdere planvorming.
Het oneigenlijke gebruik van publieke gelden. Het geld van plan Verder is bedoeld om verkeer beter door te laten stromen via de hoofdstructuur. Nu lijkt het of de gemeente half mei een kans ziet om betreffende straten op te knappen met geld bedoeld voor de doorstroming van hoofdwegen. Kunt u aangeven hoe de gelden verdeeld zijn over de Bartolotti- van Beuningen-Foeken- en Den Bliklaan, en hoe de herinrichting eruit komt te zien als uw plan doorgaat?	Alle maatregelen die wij treffen zijn erop gericht om het verkeer op de hoofdwegen beter te laten doorstromen. De totale kosten voor het verkeersplan Soest-Zuid hebben wij geraamd op ruim € 9 miljoen, waarvan € 820.000 voor aanpassingen aan de Bartolotti- en Van Beuningenlaan en € 290.000 voor de Foekenlaan en Den Bliklaan. Deze kosten zijn gebaseerd op een recente herinrichting van de Heideweg. Een plan voor de herinrichting van de genoemde wegen hebben wij echter nog niet gemaakt. Dat willen wij graag samen met de bewoners doen.
Uitgesloten van participatie in overleg over oplossingen van het eventuele probleem. Bewoners van de hoofdwegen en wegen rondom het station mochten wel participeren. Waarom mochten de bewoners van de Barto-van Beuningen- Foeken-Den Bliklaan niet meedoen, terwijl ze net als andere participanten wel in het plan betrokken zijn?	Wij hebben voor een andere vorm van participatie gekozen in het stationsgebied dan bij de overige maatregelen. In het stationsgebied bestaan veel verschillende mogelijkheden voor het oplossen van de verkeersproblemen. Daarom hebben wij in dit gebied met een klankbordgroep gewerkt. In het gebied rond het kruispunt Soesterbergsestraat, Bartolottilaan en Foekenlaan bleek begin dit jaar dat slechts één combinatie van oplossingen mogelijk is om het verkeersprobleem op te lossen. Daarom hebben we ervoor gekozen hier niet met een klankbordgroep te werken, maar wel een uitgebreide inspraakmogelijkheid te bieden.

Reactie:	Antwoord:
Tot slot nog een vraag. Waarom is zo laat, half mei, tijdens de raadsvergadering besloten dat de Bartolotti-van Beuningen- Foeken-Den Bliklaan opgenomen moesten worden in het plan Verder?	Het verkeersonderzoek voor het kruispunt Soesterbergsestraat en omgeving is eind 2014 opgestart. Begin dit jaar is duidelijk geworden dat de eerder bedachte oplossing met eenrichtingsverkeer in het winkelcentrum niet tot voldoende resultaat zou leiden en ingrijpendere maatregelen nodig zouden zijn. Wij hebben deze zorgvuldig uitgewerkt en daarna eerst de omwonenden van het kruispunt Soesterbergsestraat en de gemeenteraad geïnformeerd. Een week later hebben wij een speciale bijeenkomst georganiseerd voor de bewoners van de Bartolottilaan, Van Beuningenlaan, Foekenlaan en Den Bliklaan. Er ligt hieraan geen besluit van de gemeenteraad ten grondslag. Op basis van de onderzoeken neemt de gemeenteraad dit najaar pas een besluit over het totale verkeersplan en de vraag of de openstelling van de genoemde wegen daarin moet worden betrokken.
195 - J.F. van Soest-Radstok, Soesterbergsestraat 89	
WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
196 - Werkgroep Parklaan, Parklaan 0	

Reactie:	Antwoord:
De motivatie van de Werkgroep Parklaan Soest m.b.t. de varianten voor het stationsgebied Soest-Zuid valt in twee delen uiteen. Allereerst in deel 1 een motivatie voor variant 2C welke de voorkeur geniet met daarbij aanvullende leefbaarheidsaspecten ten aanzien van deze variant. In deel 2 geven we een motivatie bij de varianten die niet onze voorkeur hebben. Deel 1 Van de voorgestelde opties voor het stationsgebied Soest-Zuid heeft de Werkgroep Parklaan voorkeur voor variant 2C. In oktober 2014 heeft de Werkgroep Parklaan door middel van een antwoordformulier aan alle bewoners van de Parklaan gevraagd naar hun mening over de voorgestelde varianten 2A/2B/3A/3B/3C (op dat moment was variant 2C nog niet toegevoegd als mogelijke optie) en wat hun voorkeur heeft. Aangezien het merendeel van de respondenten van de Parklaan de wens heeft uitgesproken dat de huidige situatie bij het stationsgebied zoveel mogelijk gehandhaafd blijft sluit, variant 2C -de optimalisatievariant met maatregelen op maaiveldniveau en handhaven van het busstation op de huidige locatie- hier het beste bij aan. Hierbij heeft de Parklaan wel aanvullende leefbaarheidsaspecten ten aanzien van variant 2C benoemd, die hieronder zijn samengevat. Een keuze voor aanpassing rondom het stationsgebied met als doel de doorstroming te verbeteren is enkel zinvol als er ook optimalisaties worden doorgevoerd in het aangrenzende gebied Soesterbergsestraat/Vondellaan. Aanvullende motivatie voor de keuze van 2C: - Voldoet aan eisen van doorstroming - Laagste kosten - Goede kosten-batenverhouding - Kortste bouwtijd dus minste overlast voor de omwonenden, verkeer en OV reizigers - Minste schade aan omgeving en het meeste behoud van groen/bomen	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij hebben kennis genomen van uw voorkeur voor variant 2C en uw motivatie daarbij. Wij delen uw voorkeur en ook het standpunt dat de aanpassingen enkel zinvol zijn als er ook optimalisaties worden doorgevoerd in het gebied Soesterbergsestraat/Vondellaan.
Leefbaarheid: Geluid: We verwachten meer geluidsoverlast van zowel het verkeer op de Koningsweg als de jongeren in het skatepark door het ophogen van de Koningsweg én het verdwijnen van bomen en struiken ter hoogte van de Parklaan. Dit zou voorkomen/verminderd kunnen worden middels: - Geluidswerende maatregelen (geluidsreducerend asfalt en een groene geluidswal)	De toename van het geluid blijft beperkt tot afgerond 1 dB. Er is op een aantal woningen ook een afname berekend tot afgerond -6 dB verschil.
Zoveel mogelijk gras / lage begroeiing en meer verlichting in en rondom het park om hangjongeren en rotzooi te voorkomen en een veilige leefomgeving te creëren.	De recente overlast en het vandalisme in de omgeving van het station zijn bij ons bekend. Voor de herinrichting van het gebied liggen nu verschillende varianten voor, waarbij wij in alle varianten ook aandacht hebben voor sociale veiligheid en zaken als voldoende (toe)zicht en verlichting. Een speelplek in Park Klein Engendaal blijft echter bestaan. Hoewel deze in het kader van het speelruimtebeleid in de toekomst waarschijnlijk een andere invulling krijgt, vinden wij dat jongeren elkaar in de openbare ruimte moeten kunnen blijven ontmoeten. Overlast en strafbare feiten accepteren wij echter niet. In september hebben wij een Plan van Aanpak jongerenoverlast vastgesteld, waarin de gemeente, politie en Balans afspraken hebben gemaakt over taken en verantwoordelijkheden bij de aanpak van overlast. Daarbij is er uitdrukkelijk een rol voor de jongeren zelf weggelegd, maar worden ook ouders en buurtbewoners bij de uitvoering betrokken.

Reactie:	Antwoord:
Verwijder het huidige skatepark en maak een of meerdere kleinere natuurlijke en avontuurlijke speelomgevingen binnen de directe woonomgeving en niet net aan de rand. Gebruik daarvoor bijvoorbeeld de vele gerooide bomen. Creëer aansluitend aan het OV-gebied een parkomgeving ter plaatse van het skatepark en huidige park.	Het huidige skatepark is bedoeld voor kinderen vanaf ca. 12 jaar. Voor deze doelgroep zijn slechts een aantal plekken aangelegd. Deze doelgroep komt uit een groter gebied (grotere actieradius) dan jonge kinderen die juist dicht bij huis spelen. In het speelruimtebeleid 'het nieuwe spelen in Soest' is aangegeven dat deze plek in park Klein Engendaal als sportplek voor deze doelgroep behouden moet blijven. Bij vervanging of renovatie wordt in samenspraak met buurtbewoners een nieuwe inrichting voorgesteld. Voor jongere kinderen zijn in direct woonomgeving speelplekken. Verschillende van die speelplekken worden in de komende jaren omgevormd, deels naar natuurlijke speelplekken.
Leefomgeving: Voorkom dat het stationsgebied een hangplek biedt; inrichten als aantrekkelijk vervoersgebied, waar mogelijk aanbrengen van lage struikgewassen i.p.v. pleintjes.	De recente overlast en het vandalisme in de omgeving van het station zijn bij ons bekend. Voor de herinrichting van het gebied liggen nu verschillende varianten voor, waarbij wij in alle varianten ook aandacht hebben voor sociale veiligheid en zaken als voldoende (toe)zicht en verlichting. Een speelplek in Park Klein Engendaal blijft echter bestaan. Hoewel deze in het kader van het speelruimtebeleid in de toekomst waarschijnlijk een andere invulling krijgt, vinden wij dat jongeren elkaar in de openbare ruimte moeten kunnen blijven ontmoeten. Overlast en strafbare feiten accepteren wij echter niet. In september hebben wij een Plan van Aanpak jongerenoverlast vastgesteld, waarin de gemeente, politie en Balans afspraken hebben gemaakt over taken en verantwoordelijkheden bij de aanpak van overlast. Daarbij is er uitdrukkelijk een rol voor de jongeren zelf weggelegd, maar worden ook ouders en buurtbewoners bij de uitvoering betrokken.
Zorg voor een zo kort mogelijke bouwfase i.v.m. toenemende vervuiling door stof, zand en zwervend bouw materiaal.	Op dit moment hebben wij nog geen plan voor de uitvoering van de werkzaamheden, maar het is ook onze wens om de overlast voor de buurt zoveel mogelijk te beperken.
Zoveel mogelijk groen handhaven i.v.m. geluid en privacy voor de woonomgeving en waar mogelijk herplanten bomen en struiken in de nabije omgeving	Alle varianten gaan op enige wijze ten koste van groen en bomen. Wel is het uitgangspunt dat de bomenstructuur hersteld wordt. Verder worden in park Klein Engendaal bomen herplant. In een aantal varianten wordt de groenstrook tussen de Koningsweg en de Parklaan aangetast. Maar in alle gevallen blijft er een groene afscheiding behouden langs de Koningsweg die de privacy waarborgt. Wij willen daar graag in een volgende fase samen met u verdere invulling aan geven.
Veiligheid: Zorg voor logische (korte) routes en afschermingen/obstakels om mogelijke afwijking van bedachte routes te voorkomen (bv. afsnijden, voetgangers of fietsers die in de lengte van het spoor oversteken, auto's of fietsers op de stoep of auto's op het fietspad).	In een volgende fase wordt in meer detail uitgewerkt hoe afwijking van bedachte routes kan worden voorkomen.
Directe oversteek Eikenlaan – Kastanjelaan mogelijk houden voor fietsers/voetgangers, bij voorkeur middels een vluchtheuvel o.i.d.	Wij delen uw mening dat een oversteekplaats bij het spoor tussen de Eikenlaan en de Kastanjelaan gewenst zou zijn. Vanwege het afslagvak voor de bus is hiervoor echter bij maatregelen op maaiveld geen ruimte. Dit is een van de nadelen van de keuze voor deze variant.
Fietspaden in 2 richtingen moeten voldoende breed zijn.	Helemaal mee eens.
Voorkom dat bij storingen aan de overweg automobilisten via het fietspad gaan rijden i.p.v. de openbare weg. Door het gebruik van hoge stoepranden kan dat voorkomen worden.	Wij gaan graag met u in overleg in welke situaties dit voorkomt en hoe we rijden over het fietspad zo goed mogelijk kunnen voorkomen.
Zorg voor goed zicht op het 2-richtings fietspad en voetpad bij de aansluiting van de Parklaan op de Koningsweg. Door de (hogere) helling vanaf het spoor hebben fietsers een hogere snelheid.	De veiligheid van fietsers is voor ons een belangrijk uitgangspunt. In de verschillende ontwerpen is geprobeerd te zorgen voor zo veel mogelijk zicht bij de Parklaan.
Oversteekbaarheid: Zorg voor een geregelde oversteekplaats met verkeerslichten om Ossendamweg en Koningsweg veilig over te kunnen steken, koppel daarbij de (nu afzonderlijke) verkeerslichten voor fietsers en voetgangers tot één (slim) verkeerslicht. Indien verkeerslichten niet mogelijk zijn: minimaal aanleg van zebrapaden met dynamische knipperlichten ter hoogte van de oversteekplaats(en).	Extra verkeerslichten of zebrapaden beperken de doorstroming van het verkeer op de Ossendamweg en de Koningsweg. Bovendien dragen zebrapaden niet bij aan de verkeersveiligheid. Een zebrapad biedt geen enkele bescherming en leidt over het algemeen juist tot meer conflictsituaties tussen automobilisten en voetgangers.

Reactie:	Antwoord:
(Handhaven van) vluchtstroken/opstelruimtes voor fietsers en voetgangers in het midden van de weg. Handhaven middenberm / vluchtvlak voor auto's tussen 2 wegdelen op de Koningsweg ter hoogte van de Parklaan. Dit met name ook voor hulpdiensten die de Koningsweg vaak gebruiken als aanrij route richting Baarn. Daarnaast vergemakkelijkt dit de oversteekbaarheid voor auto's van en naar de Parklaan.	In het schetsontwerp van variant 2C (maatregelen op maaiveld) blijft de aansluiting van de Parklaan met een middenberm behouden.
Aansluiting Parklaan op Koningsweg blijft gehandhaafd. Bedrijvenpand Parkstaete blijft bereikbaar voor werknemers/bezoekers en vrachtverkeer vanaf de Koningsweg .	Wij begrijpen uw wens om de aansluiting van de Parklaan te handhaven. Vanwege hoogteverschillen is dit in combinatie met een autotunnel of een OV-passage niet mogelijk. Bij maatregelen op maaiveld (variant 2C) blijft wel een rechtstreekse aansluiting behouden.
Busverkeer: In de huidige schets van variant 2C zou een onveilige/onoverzichtelijke verkeerssituatie kunnen ontstaan voor zowel de bus die vanaf het station op de Eikenlaan komt als voor het verkeer op de Ossendamweg. Duidelijke wegmarkering / voorrangsborden zijn hier nodig.	Het idee is dat bussen die de Eikenlaan uit komen voorrang moeten verlenen aan verkeer op de Ossendamweg. De schetsontwerpen zijn nog niet in dit detailniveau uitgewerkt, maar dit is vergelijkbaar aan de huidige situatie, alleen zonder verkeerslichten.
Sluipverkeer: Tijdens en na de bouw sluipverkeer voorkomen (o.a. Parklaan – zandweg- Kolonieweg). Afsluiten zandweg (langs het spoor tussen Kolonieweg en Parklaan) voor gemotoriseerd verkeer en tijdens de bouw alleen toestaan bestemmingsverkeer.	Wij kunnen ons voorstellen van dit zandpad een fietspad te maken en dit af te sluiten ter hoogte van de Parklaan. In de verdere uitwerking van de plannen nemen wij dit mee.
Waar mogelijk/nodig aanbrengen van verkeer remmende maatregelen middels versmalling in de weg (sluipverkeer rijdt nu te hard in de 30km zone).	Wij begrijpen dat op de Parklaan te hard wordt gereden. Helaas komt dit op veel plaatsen in onze gemeente voor en heeft handhaving door de politie geen prioriteit. Wij kunnen te hard rijden helaas niet overal fysiek onmogelijk maken. De maatregelen in het stationsgebied leiden naar ons idee niet tot een toename van (sluip)verkeer door de Parklaan. Wij kunnen daarom uit het projectbudget geen compenserende maatregelen financieren. Aanpassingen aan de Parklaan zelf zijn daarom pas aan de orde als wij werkzaamheden gaan uitvoeren in het kader van groot onderhoud (weg of riolering). Dit staat voorlopig voor de Parklaan nog niet in de planning.
Deel 2 Parklaan is tegen verplaatsing van het busstation naar de Koningsweg (in variant 2B en 3C). Een verplaatsing van het busstation heeft de volgende zwaarwegende consequenties: - Verkoopbaarheid en waardedaling van de huizen aan de Parklaan/Koningsweg. - Meer geluidsoverlast voor de Parklaan door de hoger liggende weg, het verdwijnen van een groot deel van de groenstrook en optrekkende, stationair draaiende en afremmende bussen en als laatste geluid van (wachende) buspassagiers. Zeker ook omdat het eerste onderzoek heeft aangetoond dat geluidswerende maatregelen voor de gevels aan de Parklaan wettelijk gezien niet nodig (lijken) te zijn. - In alle varianten neemt de hoeveelheid asfalt toe (zeker in breedte Koningsweg) en groen af. Een extra busstation aan de Koningsweg zou dit nog verder doen toenemen en doet het groene karakter en aanwezige flora en fauna teveel geweld aan. - De privacy van de huizen grenzend aan de Koningsweg wordt fors aangetast (inkijk vanaf het busstation) doordat het busstation hoger zal komen te liggen ten opzichte van de huizen en een groot deel van de groenstrook tussen de Koningsweg en de Parklaan zal verdwijnen. - Bij een OV knooppunt liggen treinstation en busstation bij voorkeur zo dicht mogelijk bij elkaar. Bij verplaatsing van het busstation moeten passagiers verder lopen en het spoor oversteken wat onnodig onveilige situaties creëert.	Wij hebben kennis genomen van uw argumenten tegen het verplaatsen van het busstation.

Reactie: Parklaan verkiest geen OV-passage (varianten 2A en 2B) vanwege: - Meer geluidsoverlast voor de Parklaan; door de hoger liggende weg en het verdwijnen van een groot deel van de groenstrook. Zeker ook omdat het onderzoek heeft aangetoond dat geluidswerende maatregelen voor de gevels aan de Parklaan wettelijk gezien niet nodig lijken te zijn. - Verminderde bereikbaarheid; de ontsluiting van de Parklaan /ParkStaete op de Koningsweg komt te vervallen en zorgt voor verminderde bereikbaarheid en langere aanrijtijden voor hulpdiensten. - Meer hangjongeren; de OV-passage zal naar onze verwachting een grote aantrekkingskracht hebben op hangjongeren die onder de passage droog en uit het zicht staan. Daarnaast mogelijk (extra) overlast van skaters die van de hellingen van de passage gebruik maken. - De OV-passage voorziet niet in een veilige oversteek voor voetgangers die van het station naar Soest-Zuid/Kastanjelaan-zijde willen. De OV-passage creëert alleen een veilige oversteek voor voetgangers die de Koningsweg willen oversteken van Parklaan-zijde naar Bosstraat-zijde. Er is geen trap voorzien in het ontwerp van de Bosstraat-zijde naar de Kastanjelaan-zijde. - Onze verwachting is dat de OV passage niet gebruikt zal worden zoals deze ontworpen is, fietsers en voetgangers zullen voor de kortste en snelste route (fietsers willen b.v. zo dicht mogelijk bij het station parkeren) kiezen wat mogelijk gevaarlijke situaties met zich zal meebringen.	Antwoord: Wij hebben kennis genomen van uw argumenten tegen de aanleg van een OV-Passage.
Parklaan is ook geen voorstander van de varianten met een tunnel (3A, 3B en 3C): - Een dure, grootstedelijke tunnel staat ons inzien niet in verhouding tot de problematiek. - Een tunnel trekt meer verkeer aan met meer overlast tot gevolg. - Mogelijk verminderde bereikbaarheid; de ontsluiting van de Parklaan /ParkStaete op de Koningsweg komt mogelijk te vervallen, dan wel moet er gebruik van busbanen worden gemaakt. Dit zorgt voor verminderde bereikbaarheid en langere aanrijtijden voor hulpdiensten. Met name m.b.t. variant 3C (tunnel met busstation aan de Koningsweg) ziet de Parklaan de grootste bezwaren: - Naast de extra (geluids)overlast van het busstation aan de zijde van de Parklaan, moeten alle bussen 3x (!) de Parklaan (ter hoogte van ParkStaete) passeren om van de noordkant van het spoor naar de zuidkant te gaan en vice versa (de bussen moeten steeds bij de nieuwe rotonde Pimpelmees keren om door de tunnel te kunnen rijden). Dit geeft nog eens extra geluidsoverlast én oponthoud voor de reizigers.	Wij hebben kennis genomen van uw argumenten tegen de aanleg van een tunnel.
197 - R.J. Dorrestein / C.A.M.D. Israël, Gallenkamp Pelsweg 9	
Hierbij willen wij bezwaar maken tegen de kap van de bomen aan de soesterbergsestraat wat deel uit maakt van het plan voor een betere doorstroming van soest zuid. Betere doorstroming is natuurlijk prima, maar natuurlijk niet ten koste van de fantastisch mooie entree van Soest met de prachtige bomen langs de weg. Dan maar een paar minuten wachten onder deze mooie bomen.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij hebben kennis genomen van uw bezwaar. Het kappen van bomen gaat ons ook aan het hart, maar vinden wij nodig om lange files in Soest-Zuid te voorkomen. Wij proberen bomen zoveel mogelijk te verplaatsen en uiteindelijk komen er in onze plannen in Soest-Zuid meer bomen terug dan er nu staan.
198 - M. Drost, Soesterbergsestraat 75	

Reactie:	Antwoord:
Hiermee wil ik bezwaar maken tegen het voorgestelde verkeersplan de kruising Soesterbergsestraat-Vondellaan te verbreden. Sinds 2002 woon ik direct aan de kruising en ben werkzaam in Hilversum ,waardoor ik deelneem aan het verkeer waar de wijzigingen bedoeld zijn. Het verkeer is de laatste jaren bij lange na niet meer zo druk als in periode rond 2006 toen tijdens de ochtendspits de Birkstraat helemaal van Amersfoort tot en met de kruising Soesterbergsestraat-Vondellaan vast stond.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Het klopt dat het verkeer minder druk is dan in 2006. Wij zijn ervan overtuigd dat de afname van het verkeer in de afgelopen jaren wordt veroorzaakt door de economische crisis. De hoeveelheid verkeer op de weg hangt in sterke mate samen met de economische ontwikkeling. Dit zien we ook landelijk. De filelengte is behoorlijk afgenomen, maar sinds april 2014 constateert de ANWB een toename van de filelengte. Wij baseren ons verder op de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in onze regio, bijvoorbeeld in Soesterberg, maar ook in Amersfoort, waardoor wij in de toekomst meer verkeer in Soest-Zuid verwachten.
Het uitbreiden van het aantal rijbanen tot 4 (op de Soesterbergsestraat) zal slechts een aanzuigende werking hebben en een onverantwoordelijke verkeersstroom over 1 doorvoerder veroorzaken , wat geen pas meer heeft binnen een woonwijk.	Wij werken aan een samenhangend en integraal pakket aan maatregelen dat begint bij het verbreden van alle snelwegen om ons heen. Daarnaast werken ook de provincie en de gemeente Amersfoort aan maatregelen om de doorstroming te verbeteren. De maatregelen die Amersfoort treft aan de Westelijke ontsluiting (langs het Dierenpark) zijn van groot belang voor de Soesterbergsestraat. Ook binnen Soest kijken wij met de openstelling van de Foekenlaan en het opheffen van het afslagverbod naar de Bartolottilaan naar mogelijkheden om het verkeer de meest passende route te laten volgen. Desondanks hebben wij onderbouwd waarom ook bij de Soesterbergsestraat maatregelen nodig zijn.
Indien de gemeente van mening is dat er meer verkeer Soest binnen moet kunnen komen is het verdelen over meerdere ontsluitingswegen i.p.v. alles over 1 weg te proberen op te lossen. Alternatief zou kunnen zijn om een ontsluiting te maken via de Lange Brinkweg, Eemweg of Weideweg en A.P. Hilhorstweg en deze permanent open te stellen(zo nodig te verbreden). Hierdoor is er een alternatieve ontsluiting en een parallel tot in Amersfoort.	Uit eerder onderzoek blijkt dat een rondweg door de Eempolder (al dan niet over bestaande wegen) vooral extra verkeer aantrekt van Amersfoort naar Baarn, maar geen oplossing biedt voor de verkeersdruk op het kruispunt Soesterbergsestraat.
199 - H.C. van Schalkwijk / E.T. van Schalkwijk-Schackmann, Eikenlaan 25	
Deze week ontving u bijgevoegde inspraakreactie op het verkeersplan Soest Zuid. Wij hopen dat onze reactie wordt meegenomen in het uiteindelijke besluit. Ter aanvulling willen wij nog vermelden, dat de oversteekbaarheid van de Koningsweg/Ossendamweg bij het station voor het langzaam verkeer dat uit of door onze wijk komt van groot belang is en dat dit op een veilige manier kan plaatsvinden. De oversteek van de Ossendamweg/Koningsweg vervult een belangrijke functie voor de reizigers die van bus en trein gebruikmaken en voor langzaam verkeer, dat gebruik maakt van de BSO en sportfaciliteiten in de Bosstraat. Uit eigen waarneming blijkt, dat als de verkeerslichten van de huidige oversteek uitvallen, in de spitsen gevaarlijke en chaotische situaties ontstaan, door de vele kruisende en afslaande verkeersstromen van bussen, auto's, voetgangers en fietsers. Door de oplopende wachttijden, komen de fietspaden op de kruising vol met wachtende fietsers te staan en kan het langzaam verkeer geen kant meer op. Pas als auto's of bussen voorrang verlenen, komt er weer beweging in, maar dit leidt tot noodstops (en bijna-aanrijdingen) van achteropkomende auto's, die dit niet verwachten. Het is daarom belangrijk de verkeersstromen op dit drukke punt goed te regelen en te scheiden. De OV-passage biedt hiervoor volgens ons de beste oplossing en in combinatie met het ontweven van het busverkeer ontstaat een optimale situatie.	(ZIE OOK DE BIJLAGEN) Wij willen u bedanken voor uw reactie. Uw reactie wordt zeker meegenomen in onze belangenafweging. Wij delen uw mening dat de oversteek van de Ossendamweg veilig moet zijn. In variant 2C hebben wij een extra brede oversteekplaats met extra opstelruimte voorgesteld, zodat de problemen zoals u die beschrijft in de huidige situatie zich niet voor hoeven te doen.
Ik heb het afgelopen jaar deelgenomen aan de klankbordgroep en de keuze van de meerderheid voor variant 2C met aanvullende maatregelen kan ik alleen ondersteunen als deze maatregelen ook leiden tot vermindering van de verkeersdruk in de Eikenlaan en omliggende straten in de wijk, de parkeergelegenheid behouden blijft en het busverkeer verdwijnt uit de Eikenlaan. Mijn voorkeur gaat echter uit naar variant 2B (met aangepaste busroute door het winkelcentrum), met bovengenoemde en eerder verstuurde motivatie in de bijlage.	Wij hebben kennis genomen van uw voorkeur voor variant 2B. Ook variant 2C leidt vanwege de afsluiting van de Eikenlaan ter hoogte van de Ossendamweg tot een vermindering van de verkeersdruk in de Eikenlaan. Afhankelijk van de plannen van het nieuwe busbedrijf bekijken we in de volgende fase van het project of parkeerplaatsen aan de Eikenlaan behouden kunnen blijven. Wij blijven daarover graag met u overleg in de klankbordgroep.

Reactie:	Antwoord:
Na een keuze van de raad voor een van de varianten stel ik mij opnieuw beschikbaar om te participeren in gesprekken over de verkeerscirculatie (auto, fiets en bus), maatregelen voor verkeersveiligheid, inrichting van het busstation en de straten binnen onze wijk.	Fijn dat u weer bereidt bent te participeren in de klankbordgroep nadat de gemeenteraad een besluit heeft genomen. Wij waarderen de samenwerking met de klankbordgroep heel erg en gaan hier graag mee door in de volgende fase van het project.
Het gepresenteerde verkeersplan Soest Zuid biedt veel mogelijkheden tot verbetering van de totale verkeerssituatie tussen de Birkstraat en de Pimpelmees. Wij vinden echter dat de voorkeur van het college, variant 2C, onvoldoende rekening houdt met de huidige knelpunten betreffende de woonkwaliteit en verkeersveiligheid, die erg onder druk staan door : Het aanwezige lokale sluipverkeer in de Eikenlaan, Buntweg, Verlengde Kolonieweg en Schoutenkampweg (Noord), dat het kruispunt Soesterbergsestraat wil vermijden en vaak veel sneller rijdt dan de toegestane 30 km per uur. Er zijn hierdoor meerdere ongevallen met fietsers gebeurd, vooral op de kruising Eikenlaan/Kolonieweg (gemiddeld 1,5 per jaar) buiten een groter aantal bijna-ongevallen om.	Wij zijn van mening dat met de plannen om de doorstroming te verbeteren ook rekening wordt gehouden met de hoeveelheid verkeer op de Eikenlaan. Door de afsluiting van de weg ter hoogte van de Ossendamweg (uitgezonderd lijnbussen) verwachten wij dat het een stuk rustiger wordt op de Eikenlaan.
Het busverkeer, dat elkaar niet goed kan passeren in de hiervoor te smalle Eikenlaan, wat onvermijdelijk is, omdat alle buslijnen (12 grote bussen per uur) tegelijkertijd op het busstation aankomen vanwege de overstapfunctie. Fietsers en scooters worden hierdoor van de weg gedrukt en gaan over het trottoir, wat weer tot gevaarlijke situaties voor voetgangers leidt. Door ruimtegebrek op het kruispunt kan de bus geen gebruik maken van de voorrangssituatie als deze indraait vanuit de Soesterbergsestraat naar de Eikenlaan als er autoverkeer vanuit de Eikenlaan linksaf wil naar de Soesterbergsestraat. Dit leidt tot onveilige en onoverzichtelijke situaties op een toch al onoverzichtelijk kruispunt (schuine aantakking Soesterbergsestraat), doordat de bus het autoverkeer uit de Eikenlaan voorrang geeft (en daarmee het sluipverkeer).	Ook wij vinden het niet ideaal dat de bussen via de Eikenlaan rijden. Busverkeer in twee richtingen door de Eikenlaan is krap, maar niet onmogelijk. Het verplaatsen van het busstation is door ons onderzocht in de varianten 2B en 3B. In dat geval zouden bussen over de Ossendamweg gaan rijden en niet meer door de Eikenlaan komen. Mede vanwege de kosten van deze varianten hebben wij hier geen voorkeur voor. Het behoud van het busstation aan de Eikenlaan heeft bovendien als voordeel dat een korte, directe overstap tussen bus en trein mogelijk blijft. Ook blijven bussen naar Amersfoort dan via een relatief snelle route door het winkelcentrum Soest-Zuid rijden. De verkeersdruk in de straat wordt lager door een afsluiting voor het overige verkeer.
Een mogelijke uitbreiding van het busstation, afhankelijk van de toekomstige bus routes/dienstregeling, dat ten koste gaat van (10-25) parkeerplaatsen rondom het busstation. De parkeergelegenheid voor aanwonende bewoners zonder eigen parkeerplaats vervalt en bij onvoldoende uitbreiding van het aantal P+R-plaatsen en achterwege blijven van een parkeervergunningssysteem in de Eikenlaan en Buntweg, zal de parkeeroverlast van OVreizigers toenemen in de Buntweg en het overige deel van de Eikenlaan.	Uw zorg over parkeeroverlast in de wijk kunnen wij begrijpen. Ons uitgangspunt is dat er voldoende parkeerplaatsen bij het P+R terrein zijn om deze parkeeroverlast te voorkomen. Een parkeervergunningssysteem is dan niet noodzakelijk.
De huidige knelpunten zullen verergeren als er in de toekomst meer bussen in de spitsen gaan rijden, ofwel met langere gelede bussen wordt gereden. Een toename van fietsverkeer naar het station door uitbreiding van de fietsparkeerplaatsen en stimulerende maatregelen voor Fiets-OV-gebruik zullen ook tot meer onveilige situaties in de Eikenlaan leiden. Een verwachte afname van het autoverkeer door de afsluiting van de Eikenlaan bij de Ossendamweg (bijv. door een busluis) is niet onderzocht en onderbouwd in het plan, waardoor wij hier geen oplossing van kunnen verwachten. Een afname van autoverkeer biedt alleen een oplossing als al het sluipverkeer geweerd wordt tussen de Soesterbergsestraat en Ossendamweg, omdat de huidige incidenten met veiligheid en overlast zich ook voordoen op de 'rustige' momenten. De oorzaak ligt namelijk in de te hoge snelheid van het sluipverkeer en de te krappe ruimte voor de bus, die gedeeld wordt met auto's fietsers en stints (bolderkarren voor 10 kinderen van het kinderdagverblijf op de Driehoeksweg). Er passeren dagelijks 1250 auto's bij het busstation, gezien het aantal bewoners in de wijk is dit hoofdzakelijk sluipverkeer.	Wij delen uw mening niet dat de knelpunten in de Eikenlaan verergeren. De maatregelen die wij op het kruispunt Soesterbergsestraat hebben voorgesteld zorgen voor een snellere route vanuit het winkelcentrum via die zijde. Dit in combinatie met een omweg die doorgaand verkeer door de wijk moet maken vanwege de afsluiting van de Eikenlaan kan niet anders dan leiden tot minder verkeer op de Eikenlaan.
Bij afsluiting van de Eikenlaan, zonder aanvullende maatregelen, zal een groot deel van dit sluipverkeer zijn route vervolgen via de Buntweg, die momenteel dagelijks 230 auto's verwerkt. Een weergave van deze situatie op kaartniveau vindt u onderaan deze brief. Ter onderbouwing van de feitelijke knelpunten geef ik u hierbij een aantal foto's van de huidige situatie.	Het is inderdaad mogelijk dat een deel van het verkeer via de Buntweg richting de Ossendamweg gaat rijden. Wij zijn bereid om hier aanvullende maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid te waarborgen.

Reactie:	Antwoord:
Wij willen het college, de wethouder van verkeer en de raadsleden, daarom met nadruk vragen om maatregelen toe te voegen in de genoemde straten, in het bijzonder de Eikenlaan, en deze zodanig in te richten, dat de verblijfsfunctie van de straten in de wijk wordt hersteld en in de toekomst niet opnieuw verslechtert wegens: - Het stimuleren van de OV-functie van het stationsgebied met meer fietsers en busverkeer (in de spitsen) tot gevolg. - Het feit, dat variant 2C het kleinste positieve effect heeft op de doorstroming van het verkeer in de Ossendamweg-Koningsweg ten opzichte van alle andere varianten en daardoor een grotere kans geeft op toekomstige sluipverkeer door onze wijk.	Een (volledige) herinrichting van de Eikenlaan past niet binnen de doelstelling en de daarmee samenhangende financiering van het huidige project. Wij zijn van mening dat de verkeersproblemen die u benoemt op de Eikenlaan in alle varianten voor het stationsgebied afnemen. Wij zien daarmee ook geen (financiële) ruimte om nog extra compenserende (leefbaarheids)maatregelen te treffen. Een herinrichting van de Eikenlaan is ook opgenomen in ons Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan. Het is aan de gemeenteraad om hiervoor budget beschikbaar te stellen. Dit geldt echter voor veel wegen in Soest. Hier ligt op dit moment echter geen financiële prioriteit.
Wij stellen de volgende maatregelen voor: 1. Het busverkeer via bestaande wegen laten rijden, ingericht voor de afwikkeling van grote voertuigen, waarbij fietsers aparte fietspaden hebben, de breedte en bochten in de weg voldoende ruim zijn en het winkelcentrum en het NS-station bediend kunnen worden. Voorstel: Busroute via de Birkstraat – Ronde Kerkstraat – Soesterbergsestraat – Ossendamweg. Bij variant 2B (onze voorkeur) halteren de bussen op een nieuw busstation in de Koningsweg. Bij variant 2C (voorkeur college) gaan zij vervolgens rechtsaf naar het huidige busstation door de bocht te verruimen. De bussen die in variant 2C vanuit het busstation naar Amersfoort moeten rijden vervolgen route via de Koningweg – keren op rotonde Pimpelmees – Koningsweg – Ossendamweg – Soesterbergsestraat – Ronde Kerkstraat – Birkstraat. Doordat alleen de opstapplaats bij de bestaande bushalte in het winkelcentrum omwisselt en de doorstroming op deze route in het nieuwe verkeersplan verbeterd is, zijn er nauwelijks extra kosten en rijtijden. Deze route is aangegeven op de kaart onderaan deze brief.	Wij vinden uw suggestie om de route van de bussen op deze manier te veranderen met behoud van het bestaande busstation waardevol. Wij hebben wel twijfels bij het verlengen van de reistijd voor reizigers van Soest-Zuid richting Amersfoort via de rotonde Pimpelmees én de rotonde Kerkstaat. Wij zijn echter bereid om de haalbaarheid daarvan in overleg met het nieuwe busbedrijf en de Provincie Utrecht in beeld te brengen als de gemeenteraad besluit in te stemmen met variant 2C.
2. Aanbrengen van verkeersdrempels in de Buntweg en Schoutenkampweg Noord. Gelijkwaardige maatregelen als in de Bartolottilaan / Van Beuningelaan / Foekenlaan. Hiermee al het sluipverkeer weren en de snelheid omlaag brengen.	De verkeersdruk op de Buntweg en de Schoutenkampweg zal door afsluiting van de Eikenlaan toenemen. Wij zijn bereid om aan het plan extra snelheidsremmende maatregelen op de Buntweg en de Schoutenkampweg toe te voegen.
3. Autoverkeer ontmoedigen de Eikenlaan in te rijden, door een inritconstructie bij de Soesterbergsestraat in combinatie met alternatieve route busverkeer. Autoverkeer geleiden via Soesterbergsestraat – Ossendamweg.	Hoewel beide wegen op dit moment qua vormgeving verschillen, hebben de Soesterbergsestraat en de Eikenlaan binnen ons verkeersbeleid dezelfde functie. Het past daarbij niet om verkeer te stimuleren de ene of de andere weg te gebruiken. Het is onze visie om dit kruispunt op termijn juist gelijkwaardig in te richten.
4. Fietsoversteek van Kolonieweg naar Verl. Kolonieweg over de kruising met de Eikenlaan markeren en een zebra aan de Noordzijde van de kruising aanleggen. Dit ontmoedigt snel rechtsaf slaan van sluipverkeer uit de Verlengde Kolonieweg en dwingt het auto/busverkeer om snelheid te minderen voor fietsers die met hoge snelheid via de Kolonieweg van de Eng komen en daardoor vaak niet gezien worden en geen voorrang krijgen. Ook ontstaat er een veilige oversteeksituatie voor voetgangers tussen de Eng en het winkelcentrum. Aanvullend markeren van fietsstroken in de (Verl.) Kolonieweg en Eikenlaan en waarschuwborden op de kruising.	Op dit kruispunt hebben wij in het verleden al een drempel aangelegd om de gelijkwaardigheid te benadrukken. Een zebrapad draagt niet bij aan meer veiligheid. Sterker nog, een zebrapad biedt geen enkele bescherming en leidt over het algemeen juist tot meer conflictsituaties tussen automobilisten en voetgangers.

Reactie:	Antwoord:
5. Verplaatsen van het busstation naar de Koningsweg en de P+R-plaats in de Eikenlaan op de plaats van het huidige busstation. De Eikenlaan is immers wel geschikt voor personenautoverkeer, dat zijn bestemming in de wijk heeft (incl. P+R). De parkeerdruk neemt dan niet toe. In de Bosstraat vervalt het P+R-autoverkeer en de extra P+Rparkeerplaatsen in het park 'Klein Engendaal'. De extra ruimte voor een busstation in de Koningsweg kan op de huidige rijweg gevonden worden, waarbij de weg richting het park wordt opgeschoven. Dit leidt tot een minder grote ingreep in het park 'Klein Engendaal' en het doorgaand verkeer komt verder van de huizen aan de Koningsweg en Parklaan te liggen. Bij aanleg van het nieuwe busstation kan nog goed rekening gehouden worden met afscherming voor geluid en privacy van de bewoners in de Koningsweg en Parklaan. De bus kan hier met voorrang invoegen in de drukke verkeersstroom en hoeft niet, zoals in variant 2C, voorrang te verlenen en de verkeersstroom te kruisen, vanuit en naar het busstation en veroorzaakt minder openthoud voor het autoverkeer.	Het verplaatsen van het busstation is niet opgenomen in variant 2C. Het betekent echter dat busreizigers aan de kant van het park uitstappen en vervolgens de Ossendamweg over moeten steken zonder verkeerslichten of OV-Passage. Het is daarmee de vraag of deze variant bijdraagt aan voldoende verbetering van de doorstroming.
6. In variant 2B is volgens de huidige begroting onvoldoende financiële dekking, maar de OVpassage kan wellicht goedkoper uitgevoerd worden door deze te reduceren tot een veilige oversteek met intelligent geregeld verkeerslicht op maaiveld ofwel de waterkering kan achterwege blijven na nader onderzoek (informatie vanuit de rapportage van Arcadis). Wij zijn van mening dat variant 2B een betere spreiding van alle verkeersstromen en OV-functies in het hele projectgebied oplevert, onder voorwaarde dat ook het plan om de kruising Soesterbergsestraat / Vondellaan te verbeteren uitgevoerd wordt.	Wij hebben kennis genomen van uw voorkeur voor variant 2B. Het is juist dat een OV Passage een mogelijke besparing van ongeveer € 1 miljoen kent met betrekking tot de waterkerende constructie. Hier kan alleen met een gedetailleerd ontwerp met zekerheid een uitspraak over worden gedaan. Met de uitgangspunten die wij in de huidige fase hebben genomen is deze constructie echter wel nodig. Bovendien bedraagt het tekort voor varianten met een OV Passage meer dan € 1 miljoen. Een verkeerslicht op maaiveld zorgt per definitie voor een afname van de doorstroming.
Voordelen van de genoemde maatregelen. In het kader van de doelstellingen van VERDER, leiden deze maatregelen (2C met verplaatst busstation of 2B) tot meer mogelijkheden voor P+R, logischer stromen van autoverkeer en bussen over de hoofdwegen, een betere leefbaarheid in de Eikenlaan, Bosstraat en Buntweg en het sluipverkeer door de wijk vermindert. De fietsers krijgen een veiliger route naar het station door de Eikenlaan. De dienstregeling van de bussen geeft minder openthoud. Om op het NS-perron te komen hoeven reizigers geen trappen meer te nemen (oversteek op maaiveld) of blijft het traplopen per saldo gelijk (OV-passage). De kleine extra loopafstand is gemakkelijk te lopen omdat de overstaptijd 4-7 minuten is (= gemiddelde overstaptijd grotere stations). Tijdens het kruisen van het spoor na aankomst van de bussen rijden er op de overweg geen treinen, omdat beide treinen dan inmiddels op station Soest staan te wachten voor het onderling passeren op dit traject, dus dit is veilig. Omdat er nog ca. 3 miljoen resteert, vragen wij het college, de wethouder van verkeer en de raadsleden daarom met nadruk de voorgestelde maatregelen serieus te overwegen, om een optimaal, toekomstbestendig en duurzaam plan voor het hele gebied aan te leggen en de leefbaarheid in het hele gebied op evenwichtige wijze te verbeteren. Uit contacten met de bewoners in de Eikenlaan, Buntweg en Verl. Kolonieweg blijkt, dat er een groot draagvlak voor deze maatregelen is. Omdat ik met Bernadet van den Berg de Eikenlaan vertegenwoordig in de klankbordgroep heb ik kopie van een aantal inspraak reacties ontvangen. Deze heb ik als bijlage bij de e-mail toegevoegd.	Wij begrijpen dat er in de buurt een groot draagvlak is voor maatregelen waarbij de bussen verdwijnen uit de Eikenlaan. Ook in andere inspraakreacties hebben wij dat teruggelezen. Wij kunnen ons dit ook goed voorstellen. Het is uiteindelijk aan de gemeenteraad om een keuze te maken tussen de verschillende varianten.
Wij ervaren met name dat het busverkeer niet past op de Eikenlaan (na 2 maanden wonen is al twee keer mijn buitenspiegel aangereden door de bus, omdat de weg te smal is voor zoveel busverkeer) en zien dat de Eikenlaan veel gebruikt wordt als sluiproute. Hierdoor ontstaan regelmatig onveilige situaties. Bovendien; bussen en personenauto's rijden ook nog eens veel te hard voor de beperkte ruimte die er is.	Wij willen u hartelijk bedanken voor uw reactie. Busverkeer in twee richtingen door de Eikenlaan is krap, maar niet onmogelijk.

Reactie:	Antwoord:
Wij stellen het op prijs dat de gemeente ons standpunt wil horen, maar verzoeken vriendelijk hier dan ook iets mee te doen. Helaas is mijn ervaring dat gemeenten wel om de mening van de bewoners vraagt, maar hier vervolgens slechts weinig tot niets mee doen. Wij hopen dat de gemeente Soest haar inwoners wel serieus neemt en zouden graag zien dat plan 2B van de klankbordgroep opgepakt wordt.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij nemen kennis van uw standpunt. U zult echter begrijpen dat andere bewoners wellicht ook andere standpunten hebben. Het is uiteindelijk aan de gemeenteraad alle belangen tegen elkaar af te wegen en een besluit te nemen. Uw reactie wordt ook aan de gemeenteraad gestuurd, zodat de raadsleden ook kennis kunnen nemen van alle argumenten voordat zij een besluit nemen.
Bij iedere berichtgeving over de verbetering verkeersdoorstroming Soest-Zuid mis ik steeds de mogelijke sluiproutes die nu er al zijn. Een mooi voorbeeld is het zandpad (langs het spoor) tussen de Parklaan en de Kolonieweg. Bij verstopping wordt deze regelmatig gebruikt om “even snel” tussendoor te rijden. Vreemd genoeg staat aan beide zijde van dit zandpad een bord “Dood lopend”. Vroeger was dit inderdaad het geval doordat er bij de stations zijde een hek stond waardoor alleen fietsers doorgang hadden. Maar dat is al jaren niet meer. Ongeacht welke mooi alternatief voor het station wordt gekozen wordt de Eikenlaan afgesloten. Dit zal het gebruik van dit mooie “doodlopende” zandpad door kenners alleen maar verhogen. Dus advies : neem deze ook mee in uw overweging van alternatieven en wat te doen met de rand routes.	De relatie tussen dit zandpad en de afsluiting van de Eikenlaan voor gemotoriseerd verkeer hadden wij nog niet gelegd. Wij kunnen ons voorstellen van dit zandpad een fietspad te maken en dit af te sluiten ter hoogte van de Parklaan. In de verdere uitwerking van de plannen zullen wij deze suggestie meenemen.
Daarnaast willen wij graag nog vermelden dat er al steeds minder parkeergelegenheid is in de eikenlaan met als oorzaak een theehuis en een op korte termijn te openen café op de soesterbergsestraat. Dit zal indien er niet voor variant 2B wordt gekozen alleen nog maar erger worden.	In alle varianten is op basis van de uitgangspunten die door de Provincie Utrecht zijn aangedragen uitgegaan van een uitbreiding van het busstation. In de varianten waarin het busstation op de Eikenlaan blijft gaat dit inderdaad ten koste van parkeerplaatsen. Gezien de huidige aanbesteding van het openbaar vervoer door de Provincie Utrecht is het echter nog maar de vraag of deze uitbreiding noodzakelijk blijkt te zijn. In de volgende fase van het project wordt het ontwerp aangepast op basis van de nieuwe aanbesteding voor het busvervoer.
graag wil ik hierbij de verkeers(on)veiligheid aan de orde brengen van dit kleine gebied in Soest Zuid. Ik woon nu 7 jaar met veel plezier op de Verlengde Kolonieweg 18, maar tegelijk zie ik elke dag schokkende dingen in het verkeer in onze buurt gebeuren. Deze betreffen: 1. Sluipverkeer met hoge snelheid (Schoutenkampweg/Verlengde Kolonieweg/Eikenlaan) 2. Fietsers die geen voorrang krijgen van rechts (Kolonieweg/Eikenlaan) 3. Fietsers die vaak capriolen (moeten) uithalen om te overleven op de hoek bij 1. 4. Belemmerd zicht verkeer uit Lijsterbeslaan naar Schoutenkampweg 1. Sluipverkeer met hoge snelheid Elke dag zien wij een grote hoeveelheid sluipverkeer door onze wijk scheuren. Ze gaan, bovendien met een veel hogere snelheid dan toegestaan is, over de Schoutenkampweg de Verlengde Kolonieweg op om vervolgens rechtsaf over de Eikenlaan naar de Soesterbergsestraatweg te gaan. Dit sluipverkeer wil zo snel mogelijk deze wijk doorkruisen en de stoplichten overslaan op de kruising van de Soesterbergsestraatweg/Ossendam(bij tankstation).	Wij bedanken u hartelijk voor uw reactie. De vragen en opmerkingen in uw brief hebben betrekking op de bestaande verkeerssituatie in de Eikenlaan en omgeving. Voor een groot deel herkennen wij deze situaties ook. Het project Stationsontwikkeling Soest-Zuid kan invloed hebben op de hoeveelheid verkeer en bussen in de Eikenlaan, maar de problemen die u benoemt staan hier eigenlijk los van en hebben grotendeels te maken met het verkeersgedrag in de wijk. Verderop geven wij een reactie op de voorstellen die u geeft om de veiligheid te verbeteren. Neemt u ook gerust contact op met verkeerskundige Patrick van Holk, als u daar nog vragen over heeft of verder over in gesprek wilt.
2. Fietsers geen voorrang krijgen van rechts Aan de fietsers die (vanaf rechts) van de Eng komen (met een redelijke vaart vanwege de heuvel) wordt door de bussen en auto's maar zelden voorrang verleend. Ook is het elkaar passeren van bussen op de Eikenlaan lastig waardoor fietsers van de weg gedrukt worden	Wij nemen kennis van uw constatering en reageren graag verderop op uw voorstellen.

Reactie:	Antwoord:
3. Fietser die capriolen uithalen om te overleven Regelmatig overleven fietsers het alleen dankzij de capriolen die zij (moeten) uithalen op de hoek van de Verlengde Kolonieweg en de Schoutenkampweg. Fietzers die op de Verlengde Kolonieweg rechtdoor gaan naar Het Driftje (richting winkelcentrum) hebben vaak nog veel vaart door de heuvel (komend vanuit de Engh) waarbij ze óf links voorsorteren en/of midden op de weg fietsen om de auto's vanuit de Schoutenkampweg te ontwijken. Veel auto's die de bovengenoemde bocht door 'racen' zien de fietsers vaak veel te laat door hoge snelheid van zowel de auto zelf als die van de fietsers. De fietsers die wel keurig rechtshouden worden regelmatig afgesneden door auto's die de bocht afsnijden. Het schrik-effect is enorm en vaak gaat het maar nét goed. Het is wachten op een groot ongeluk, maar dat hopen we te voorkomen mede door deze brief.	Wij nemen kennis van uw constatering en reageren graag verderop op uw voorstellen.
4. Belemmerd zicht verkeer uit Lijsterbeslaan naar Schoutenkampweg Het verkeer dat uit de Lijsterbeslaan komt heeft maar weinig zicht op de stoep en de straat als zij de Schoutenkampweg op draaien. En omdat auto's zo hard rijden is het vaak erg gevaarlijk invoegen. Spelende kinderen en voetgangers op de stoep worden pas laat gezien.	Wij nemen kennis van uw constatering en reageren graag verderop op uw voorstellen.
Wat willen wij: Wij als buurtbewoners zouden graag snelheidsbeperkende en verkeersveiligheidsverhogende maatregelen genomen zien worden in onze buurt, zodat kinderen, fietsers en ook huisdieren weer veilig op en over straat kunnen gaan. Kinderen, ouderen, fietsers maar ook huisdieren lopen veel gevaar in deze fijne wijk (onze kat is aangereden en heeft het net gered, maar de laatste tijd zijn er binnen 5 weken twee andere katten doodgereden op de Schoutenkampweg). Gelukkig nog geen kinderen en fietsers, maar dat houden we graag zo. De voorgestelde snelheidsbeperkende maatregelen zullen niet al te kostbaar zijn en bovendien snel te realiseren. Het is absoluut noodzakelijk de snelheidsbeperkende maatregelen op korte termijn door te voeren; graag zien wij die maatregelen uitgevoerd vóórdat het plan van verandering bij het spoor en de bussen in werking treedt. Mede omdat juist op dat moment er nog veel meer mensen onze wijk als sluiproute zullen gaan gebruiken!!! Met voorrang de hoek Verlengde Kolonieweg/Schoutenkampweg aanpakken (fietsers/auto). Daarnaast zien we graag dat de overlast door de bussen op de Eikenlaan teruggedrongen wordt door de gemeente (waar mogelijk het plan al in voorziet).	Wij nemen kennis van uw wensen en reageren graag verderop op uw voorstellen.
Hoe is dat te realiseren? Stap 1: meerdere hoge drempels op de Schoutenkampweg en zeker op de hoek met de Verlengde Kolonieweg.	Vanuit het project om de doorstroming op de hoofdwegen te verbeteren zien wij geen aanleiding om op dit punt aanpassingen te doen. Wij verwachten bijvoorbeeld geen toename van verkeer op deze weg. De aanleg van drempels in de wijk past echter wel binnen onze visie. Deze vraag komt echter uit heel veel straten in Soest. Daarom kunnen wij dit niet overal tegelijk aanpakken. Tot nu toe werden drempels aangelegd bij een herinrichting van de weg, als dit nodig was vanuit groot onderhoud van de riolering of de verharding. Onderhoud van de Schoutenkampweg in elk geval de komende jaren nog niet aan de orde en bovendien staan door bezuinigingen onze onderhoudsbudgetten zodanig onder druk dat ook binnen dergelijke projecten nauwelijks nog ruimte is voor aanvullende maatregelen. Helaas kunnen wij daarom geen drempels aanleggen.
Stap 2: aanbrengen stopstreep in de bocht Schoutenkampweg/Verlengde Kolonieweg (fietser voorrang geven) & met rood asfalt of rode verf de fietsbaan vanaf Verlengde Kolonieweg tot op het Driftje (winkelcentrum/parkeerterrein) markeren.	Het regelen van de voorrang draagt niet bij aan meer verkeersveiligheid. Wij verwachten dat fietsers juist nog sneller naar beneden rijden als zij weten dat zij voorrang hebben. Voor een automobilist wordt het onmogelijk om een fietser tijdig aan te zien komen. Het is ook aan fietsers zelf om hun eigen veiligheid te waarborgen door de snelheid zodanig aan te passen dat zij een auto van rechts voorrang kunnen geven. Als gemeente hebben wij dit verkeersgedrag niet in de hand.

Reactie:	Antwoord:
Stap 4: spiegels plaatsen op de kruising Lijsterbeslaan/Schoutenkampweg zodat er verbeterd zicht is op aankomend verkeer en voetgangers.	Wij gaan terughoudend om met het plaatsen van verkeersspiegels. Een verkeersspiegel geeft risico's voor de veiligheid, omdat de plaatsing daarvan nauwkeurig komt om een dode hoek te voorkomen, waarbij regelmatig moet worden gecontroleerd of de spiegel nog wel goed gericht staat. Een kleine verdraaiing kan onterecht het idee geven dat de weg vrij is. Weersinvloeden kunnen het zicht bovendien ongemerkt extra beperken. Daarnaast zijn snelheid en plaats op de weg van voertuigen veel moeilijker in te schatten via een spiegel. Het is vaak beter om met rustige snelheid net iets op te rijden om te kunnen beoordelen of de weg vrij is, zeker in een 30 km/h gebied waar het hier om gaat.
Stap 5: het kruispunt Eikenlaan/Kolonieweg markeren met kleur of strepen of aanzienlijk verhogen zodat snelheid van bussen en autos eruit gaat.	De aanleg van drempels op busroutes is omstreden. Desondanks hebben wij op de Eikenlaan in het verleden al een kruispuntdrempel aangebracht. Daarmee wordt de snelheid enigszins geremd en is het voor alle weggebruikers duidelijk dat er sprake is van een kruispunt waar voorrang verleend moet worden. Nog los van de gevaren van vlakmarkeringen voor o.a. motorrijders hebben wij niet het idee dat het kruispunt onvoldoende opvalt en dat extra markeringen nodig zijn voor een betere zichtbaarheid.
Stap 6: bussen weren uit de Eikenlaan.	Ook wij vinden het niet ideaal dat de bussen via de Eikenlaan rijden. Busverkeer in twee richtingen door de Eikenlaan is krap, maar niet onmogelijk. Wij hebben verschillende varianten voor het stationsgebied uitgewerkt, waarin in sommige de bussen blijven en in andere de bussen verdwijnen uit de Eikenlaan. Het is aan de gemeenteraad om hier een definitieve keuze in te maken.
200 - Klankbordgroep, Nieuweweg 95	
(ZIE OOK DE BIJLAGEN)	
De klankbordgroep kiest in meerderheid voor variant 2C. De klankbordgroep acht het van groot belang dat er op variant 2C aanvullende maatregelen genomen worden zoals verwoord in de hieronder beschreven aanbevelingen, te financieren vanuit VERDER-gelden voor de leefbaarheid en veiligheid. De klankbordgroep stelt voor om -na een definitief besluit door de gemeenteraad-, de aanvullende maatregelen samen uit te werken en in te vullen in het definitieve ontwerp.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en agenderen de aanvullende maatregelen die u van belang vindt graag in de klankbordgroep.
Het doel van de klankbordgroep Stationsontwikkeling Soest-Zuid is om mee te denken over de verschillende mogelijkheden om de doorstroom op de route Ossendamweg – Koningsweg te verbeteren. Aan de hand van de uitkomsten van de (in opdracht van de gemeente Soest) uitgevoerde onderzoeken (o.a. verkeersintensiteit, doorstroomeffecten, verkeersveiligheid, geluidshinder en bereikbaarheid) en eigen bevindingen zijn alle varianten uitgebreid en zorgvuldig overwogen. Op basis hiervan kiest de klankbordgroep unaniem voor een variant vallend binnen alternatief 2. Daarbinnen kiest een grote meerderheid voor variant 2C (20 stemmen voor variant 2C en 4 stemmen voor variant 2B) in combinatie met dringende aanbevelingen, en in samenhang met de aanpak van het kruispunt Soesterbergsestraat/Ossendamweg/Vondellaan. Variant 2C staat het meest in verhouding tot de ernst van de doorstroomproblemen in het stationsgebied Soest-Zuid (gedurende 15% van de tijd op jaarbasis doet zich een tijdsverlies voor in de spits van 1 tot soms 4,5 minuut) én de kosten. Deze variant biedt daarnaast de minst zware landschappelijke ingreep, zorgt voor behoud van het dorpse karakter van het gebied, geeft de minste overlast voor omwonenden en heeft de minst aanzuigende werking.	Wij hebben kennis genomen van uw voorkeur voor een optimalisatievariant, waarbij een grote meerderheid kiest voor variant 2C.
Wel signaleert de klankbordgroep dat -naast maatregelen in het stationsgebied- ook het knelpunt Soesterbergsestraat/Ossendamweg/Vondellaan (onvoldoende capaciteit tijdens de spits) en het kruispunt Nieuweweg/Koningsweg moeten worden aangepakt om een optimale doorstroom op de route Ossendamweg-Koningsweg te kunnen realiseren.	Wij delen uw visie dat de problemen in de doorstroming in Soest-Zuid integraal aangepakt moeten worden. Daarom hebben wij ook gewacht met de inspraakperiode voor het stationsgebied, totdat de mogelijkheden van maatregelen bij het kruispunt Soesterbergsestraat duidelijk waren.

Reactie:	Antwoord:
Een andere voorwaarde voor een verbetering van de doorstroom op deze route is dat de Westtangent in Amersfoort doorgang vindt.	Wij gaan er vanuit dat de maatregelen aan de Westelijke ontsluiting in Amersfoort doorgaan. De gemeente Amersfoort heeft hier inmiddels een besluit over genomen en is de benodigde procedures gestart.
Variant 2C is pas in een later stadium toegevoegd en moet op veel onderdelen verder worden uitgewerkt. De klankbordgroep adviseert twee toevoegingen op het huidige schetsontwerp; de aanleg van een invoegstrook voor de bus richting Koningsweg, en het koppelen van de bestaande verkeerslichten voor voetgangers en fietsers tot 1 geregelde oversteek. Ook stelt de klankbordgroep dringend aanvullende maatregelen voor ten aanzien van leefbaarheid, veilige oversteekbaarheid, verkeersveiligheid en openbaar vervoer (uitwerking op de volgende pagina).	Als de gemeenteraad kiest voor het treffen van maatregelen op maaiveld, willen wij samen met de klankbordgroep nog een keer goed bekijken of de huidige vorm van variant 2C ook de beste is met betrekking tot de route van de bussen en de oversteekplaats. Wij erkennen dat variant 2C pas op een laat moment naar voren is gekomen. Aanpassingen aan de variant mogen echter niet ten koste gaan van de doorstroming. Belangrijke uitgangspunten van variant 2C zijn dat de maatregelen op maaiveld plaatsvinden en het busstation aan de Eikenlaan gehandhaafd blijft. Als voor deze variant wordt gekozen staan deze uitgangspunten wat ons betreft niet ter discussie.
Vervolg De klankbordgroep adviseert het college van B&W met nadruk om de klankbordgroep bij de plannen en de uitwerking van de aanvullende maatregelen te betrekken. Vanwege de samenhang van dit project met de kruispunten Soesterbergsestraat/Ossendamweg/Vondellaan en Nieuweweg/ Koningsweg adviseren wij tevens om voor het geheel een inspraakgroep te formeren.	Ons idee is om na het besluit van de gemeenteraad de bewoners in de verschillende deelgebieden bij de verdere uitwerking van de plannen te betrekken. Wij hebben op dit moment geen beeld bij de agenda van een dergelijk breed overleg. Graag praten wij met u in de klankbordgroep voor het stationsgebied door over nut en noodzaak daarvan.
Bijlage: Schematisch overzicht advies klankbordgroep	Wij hebben kennis genomen van de beknopte en overzichtelijke bijlage bij uw advies.
201 - H.M.J.A van Leent-Loenen, Nieuweweg 95	
In het kader van de inspraak rond stationsgebied Soest Zuid wil ik via deze brief benadrukken dat het advies van de Klankbordgroep (KBG) Soest Zuid 'om gevolg te geven aan het collegevoorstel om voor 2C te kiezen' ook door bewoners van de Nieuweweg breed gedragen wordt. Hieronder volgt een toelichting op de binnen het KBG-advies genoemde aanbeveling 'om een nadere verkenning te maken van de alternatieve opties voor de in variant 2C geschetste herinrichting van het kruispunt Nieuweweg-Koningsweg.	Wij willen u bedanken voor uw reactie.
Tot nu toe zijn voor het stationsgebied meerdere oplossingen onderling vergeleken, maar dat is nog niet gedaan voor het herinrichten van zijwegen van de N-weg en kruispunt Nieuweweg/Koningsweg. Het ontwerp van het kruispunt zoals getekend in 2C geeft een verslechtering van de momenteel al slechte luchtkwaliteit; het aantal wachtende auto's ter hoogte van het kruispunt neemt alleen maar toe, en het aantal wachtende auto's in de rest van de straat zal niet afnemen.	Door het toevoegen van extra rijstroken neemt het aantal wachtende auto's voor het kruispunt Koningsweg/Nieuweweg juist af. Er komt in het plan immers meer capaciteit om het kruispunt te passeren.
Kortom, meer wachtende auto's en dus meer uitstoot van fijn stof, terwijl dat juist zal afnemen wanneer deze autostroom gelijkmatig zou kunnen gaan doorrijden (zie bijlage 1, 1e extra inrichtingsoptie).	De hoeveelheid fijn stof is op uitdrukkelijk verzoek van de klankbordgroep in beeld gebracht. De conclusie van dit onderzoek is dat er nauwelijks verschillen zijn tussen de varianten.

Reactie:	Antwoord:
of zou afnemen door het spreiden van de verkeersdruk (zie bijlage 1, 2e extra inrichtingsoptie). De tweede extra inrichtingsoptie komt tevens tegemoet aan de behoefte aan maatregelen die bijdragen aan het zich waarmaken van de Koningsweg als belangrijkste hoofdader, want m.i. zou uit oogpunt van de leefbaarheid de verhouding van de verkeersdruk tussen Koningsweg en Nieuweweg geen 50% - 50% maar eerder 70% - 30% moeten zijn. De Koningsweg is het meest geschikt voor het verwerken van een grote capaciteit aan auto's, maar maakt dit niet waar vanwege het steeds weer toevoegen van rotondes (onaantrekkelijk voor automobilist die daar voorrang moet geven aan fietsers); auto's die de Koningsweg mijden gaan vervolgens 'oneigenlijk gebruik maken' van een veel minder geschikte Nieuweweg: - een smalle weg, dus verkeer geeft veel geluidsoverlast en andere hinder voor aanwonenden - veel overstekende fietsers/voetgangers, voor wie de 'bijna aaneengesloten autostroom tijdens de spitsuren' en het 'buiten de spits vaak te hard rijdende verkeer' veel onveilige situaties opleveren.	De Nieuweweg verwerkt dagelijks 8.000 a 9.000 voertuigen. Dit past bij de functie van de weg. Zelfs met een toename van de hoeveelheid verkeer is de inrichting van de weg hier naar ons idee ook prima geschikt voor.
Tevens wil ik dringend verzoeken om de hoofdwegenstructuur te heroverwegen omwille een betere spreiding van de verkeersdruk (zie pleidooi in bijlage 2) vóórdat gekozen gaat worden voor relatief dure maatregelen (aanpassing kruispunten en toevoegen van Pimpelmees-rotonde) die tevens de leefbaarheid op onacceptabele wijze aantasten. Wanneer herziening van deze structuur plaatsvindt ná de uitvoering van betreffende maatregelen, bestaat de kans dat gaat blijken dat diverse investeringen en leefbaarheidsoffers voor niets zijn geweest.	Het vaststellen van de hoofdwegenstructuur van Soest is vanuit een Soest-brede integrale blik gebeurd, waarbij destijds meer dan 1.800 zienswijzen zijn ingediend en alle belangen zijn afgewogen. Wij zijn er geen voorstander van om dit jarenlange proces opnieuw te doorlopen.
Welke optie er voor 'herinrichting van kruispunt Nieuweweg/Koningsweg en het eerste deel van de Nieuweweg' ook gekozen wordt, in alle gevallen geldt dat we sterk hechten aan het compenseren van de verkeersdruk door het behouden of vergroten van de volgende leefbaarheidsaspecten: handhaven op snelheidsregels en op het door rood licht rijden (mbv camera's)	Uw verzoek om meer controles op snelheid en negeren van het rode licht leggen wij neer bij de politie. De gemeente heeft geen bevoegdheden om zelf handhavend op te treden.
het groen (bomen, groenstroken) behouden naast dit druk bereden traject	In de volgende fase maken wij samen met de klankbordgroep een plan op welke manier het groen in het gebied dat verloren gaat, teruggebracht kan worden. Wij doen er alles aan om dit zoveel mogelijk te behouden.
afstand van huizen tot aan weg behouden (dus: evt. extra rijstroken alleen aan parkzijde toevoegen)	Bij het opstellen van een definitief ontwerp wordt bekeken waar rijbanen precies komen te liggen en welke consequenties dat heeft voor boven- en ondergrondse infrastructuur. Uw suggestie nemen we daarin mee, maar is mede afhankelijk van de kosten.
geluid-reducerend asfalt	In alle varianten passen wij over het hele traject een stiller type asfalt toe.
waar mogelijk via de aanbesteding 'aansturen' op een z.s.m. in gebruik nemen van stillere bussen	De Provincie Utrecht heeft hiervoor bij de aanbesteding aandacht gehad. De nieuwe vervoerder, Syntus gaat vanaf december 2016 met bussen rijden die minimaal de Europese norm 'euro 6' hebben. Dit betekent dat ze voldoen aan een strenge Europese norm op het gebied van uitstoot, wat bijdraagt aan een betere luchtkwaliteit.
Dank voor uw aandacht en fijn dat u burgerparticipatie serieus neemt!	Wij nemen burgerparticipatie zeer serieus. Wij danken u ook voor uw deelname in de klankbordgroep.

Reactie: Er zijn twee extra inrichtingsopties mogelijk voor de kruising Nieuweweg/Koningsweg, wanneer we uitgaan van de volgende fietsroute, die fietsers richting het station al vanaf de rotonde vóór Idea wordt aanbevolen: - tot aan Eigendomweg over een tweerichtingen fietspad aan de zijde van de Valeriaanstraat, - daarna via 'Eigendomweg, veilige oversteek op Nieuweweg naar Parklaan, en tot slot, - langs een nieuw 2-richtingen fietspad (op huidig karrespoor) en via Kolonieweg naar station Voordeel: veel minder fietsers hinderen de doorstroom bij Pimpelmeesrotonde Voordeel: aan Koloniewegzijde biedt stationsplein meer ruimte voor fietsenstallingen, fietsenstalling bij Bosstraat kan weg, dus daar vervalt een groot deel van het overstekend langzaamverkeer en dus ook de hinder voor de doorstroom)	Antwoord: Wij vinden het een interessante suggestie om fietsers te stimuleren de Eigendomweg en de Parklaan richting het station te gebruiken en daarmee het aantal fietsers op het kruispunt Eikenlaan/Ossendamweg te beperken. Door het ontbreken van een verbinding tussen de Parklaan en de Eikenlaan betekent dit echter een omweg van ruim 400 meter via de Kolonieweg. Omdat fietsers de kortste weg kiezen, vinden wij deze optie niet kansrijk.
Een eerste extra inrichtingsoptie vergroot de doorstroom op de N-weg, beperkt het aantal fietsers dat bij de rotonde Pimpelmees de N-weg zal kruisen (en doorstroom verhinderen) en zorgt voor een sterke afname van het aantal wachtende auto's op de Nieuweweg: - op de Nieuweweg de linksaf niet verdubbelen maar laten vervallen en alleen een rechtsaf mogelijkheid bieden, die vrij doorgang heeft naar een 'eigen' baan op de koningsweg, vanaf waar men kan invoegen voordat de Pimpelmees-rotonde bereikt wordt - verkeer kan dan via de rotonde alsnog omkeren om richting het spoor te rijden	Uw voorstel is interressant, maar wij verwachten niet dat dit een bijdrage levert aan een betere doorstroming. De stroom verkeer vanaf het stationsgebied richting de Koningsweg en vanaf de Nieuweweg richting stationsgebied blijft elkaar kruisen. Nu gebeurt dat bij verkeerslichten. In uw voorstel gebeurt dat via een weefvak tussen de Nieuweweg en de Pimpelmees. Het gevolgd daarvan is dat een grote rotonde met bypasses bij de Pimpelmees nodig is en het kruispunt feitelijk wordt verplaatst. Een dergelijke rotonde maakt oversteken voor langzaam verkeer onwenselijk. Het gedeelte van de Koningsweg tussen de Nieuweweg en de Pimpelmees wordt daarbij veel drukker met de consequenties die dit heeft voor het leefmilieu langs dit gedeelte van de weg. Wij zijn daarom niet overtuigd van de meerwaarde van dit voorstel.
Een tweede extra inrichtingsoptie wordt mogelijk wanneer de verkeersdruk gespreid mag worden (zie het pleidooi in bijlage 2): de Nieuweweg tussen de kruising Nieuweweg-Koningsweg en hoek Nieuweweg/Smitsweg inrichten als éénrichtingsverkeer (van kruising richting Smitsweg) en 30 km zone (NB: het vrijvallende wegvak gebruiken als busbaan die wel tegengesteld aan rijrichting mag om naar station te gaan): - auto's vanaf station richting Dalweg: rijden langzaam tot aan Smitsweg (dus verkeer dat ten noorden van Dalweg moet zijn kiest eerder Koningsweg of Middelwijkstraat) - auto's uit de wijken ten noorden van de Dalweg richting Amersfoort: stromen Soest uit via Koningsweg of via Middelwijkstraat (dus vermijden Ossendamweg en Vondellaan) - bewoners van Parklaan en aanwonenden van het éénrichtingsverkeer gedeelte tussen kruising en Parklaan kunnen via Parklaan naar verhard karrespoor (uitgevoerd als fietspad waar auto te gast is: auto geeft fietser ruimte) dat voor auto's éénrichtingsverkeer is, om via Kolonieweg richting Amersfoort te gaan - bewoners van éénrichtingsverkeer gedeelte tussen Parklaan en Smitsweg rijden eerst een stukje richting het noorden, om via Smitsweg en Varenstraat naar Koningsweg te gaan en vervolgens richting Station te rijden Bij deze inrichtingsoptie is bovendien het toevoegen van een Pimpelmees-rotonde wellicht niet nodig. Als er goede redenen zouden overblijven voor deze extra rotonde, dan versterkt dat toevoegen van een rotonde nog eens extra het pleidooi voor deze inrichtingsoptie, omdat door een extra rotonde en het niet aanpassen van de inrichting van de Nieuweweg het 'oneigenlijk gebruik' van de Nieuweweg alleen maar erger zal worden.	Wij zien geen aanleiding om de Nieuweweg te downgraden tot een 30 km/h-gebied. De Nieuweweg verwerkt dagelijks 8.000 a 9.000 voertuigen. Dit past bij de functie van de weg. De inrichting van de weg is hier ook prima geschikt voor. De Nieuweweg maakt (historisch) deel uit van de hoofdwegenstructuur van onze gemeente. Het verlagen van de verkeersdruk op deze weg vanwege de leefbaarheid, zorgt voor nieuwe leefbaarheidsproblemen elders.

Reactie:	Antwoord:
De in het verleden gekozen ‘noodgreep’ om het verkeer vanuit het noordelijke deel van Soest zowel richting Soesterberg/Utrecht (zie B) als richting Amersfoort (zie C) niet ieder een eigen geschikte ‘uitvalsroute’ te bieden, maar geforceerd af te wentelen op een niet geschikte Ossendamweg (te smal en tevens OV-punt) heeft een onevenredig hoge verkeersdruk op dit traject veroorzaakt. Daarom pleiten we voor het serieus - vanuit een Soest-brede integrale blik – heroverwegen van de hoofdwegenstructuur, met als doel een duurzame verbetering van de leefbaarheid in héél Soest. Het spreiden van de verkeersdruk draagt niet alleen sterk bij aan betere leefbaarheid, het zorgt ook op relatief goedkope wijze voor meer doorstroom. Er zijn diverse mogelijkheden:	Het vaststellen van de hoofdwegenstructuur van Soest is vanuit een Soest-brede integrale blik gebeurd, waarbij destijds meer dan 1.800 zienswijzen zijn ingediend en alle belangen zijn afgewogen. Wij zijn er geen voorstander van om dit jarenlange proces opnieuw te doorlopen.
De mogelijkheid A (A1 plus A2) sluit aan bij de brief van Martien van Vliet: A1) voor traject Soest-Amersfoort-Soest: N221 splitsen in een a- en b-lus; via a-lus stroom je Soest uit (langs Dalweg, Middelwijkstraat en via Birkstraat richting Amersfoort; vanaf Koningsweg kan men niet de éénrichtingsverkeer Ossendamweg inrijden). Via een b-lus stroomt verkeer vanuit Amersfoort bij Soest-Zuid in via éénrichtingsverkeer Vondellaan en Ossendamweg. A2) voor traject Soest-Utrecht-Soest: via a-lus stroom je Soest uit (Dalweg, Middelwijkstraat, Soesterbergsestraat richting Soesterberg/Utrecht). Verkeer vanuit Soesterberg/Utrecht komt via Soesterbergsestraat Soest in: verkeer met bestemming Overhees/Boerenstreek via éénrichtingsverkeer Ossendamweg richting Koningsweg, verkeer met bestemming Soestdijk via Soesterbergsestraatrichting Middelwijkstraat.	Het is zeer de vraag of spreiden van het verkeer over de hoofdwegen zorgt voor een betere leefbaarheid. In zekere zin is er al sprake van een dergelijke spreiding. De route via de Middelwijkstraat wordt dagelijks door 14.000 motorvoertuigen gebruikt. De Ossendamweg door 17.000 a 18.000 motorvoertuigen. De voorstellen met eenrichtingsverkeer op de Ossendamweg gaan voorbij aan de gevolgen voor de leefbaarheid op de Middelwijkstraat en andere wegen.
B) uitstroom richting Utrecht/Soesterberg hoeft niet via de a-lus (zie A2) als je een uitvalsweg biedt. vanaf Advise (via een - nog te maken - doorsteek langs Stay OK en Eldorado en langs het spoor aansluiten op bestaande Dolderseweg en daarna via Hertenlaantje en Beaufortlaan naar N413).	In de scenario's om te komen tot de hoofdwegenstructuur van Soest is ook een rondweg om de zuidkant van Soest, op aandragen van het bedrijfsleven, als optie overwogen. Mede vanwege de natuurwaarden in dit gebied (voor een dergelijke weg zou een veelvoud aan bomen gekapt moeten worden ten opzichte van de huidige plannen) is hier niet voor gekozen.
C) als A1 niet gekozen wordt, dan ook een betere uitvalsweg bieden voor verkeer naar Amersfoort, ofwel vanaf brandweer langs AP Hilhorstweg (langs het spoor), ofwel via Peter v.d. Breemerstraat Winst: verkeer uit wijken ten noorden van de Dalweg zal (eerder) gespreid Soest verlaten: - of: via a-lus (richting Amersfoort én richting Utrecht) - of: via a-lus (richting Amersfoort) en via uitvalsweg richting Utrecht (zie B) - of: via uitvalsweg richting Utrecht (zie B) en uitvalsweg richting Amersfoort (zie C),	Spreiden van de verkeersdruk is geen doel op zich. Met de maatregelen in Soest-Zuid, op de snelwegen om ons heen en in Amersfoort zijn wij van mening dat de bereikbaarheid voldoende gewaarborgd is.
Dit meer gespreid Soest verlaten (ofwel spreiden van verkeersdruk) zal zeker gebeuren in geval óók gekozen wordt voor: D) het ‘oneigenlijke gebruik van de Nieuweweg’ ontmoedigen/onmogelijk maken door het deel tussen Smitsweg en kruising Nieuweweg/Koningsweg anders in te richten, o.a. éénrichtingsverkeer richting het noordwesten (vanaf station richting Dalweg) en vrijgevalen wegvak te gebruiken als busbaan voor de bus die vanaf Dalweg richting station rijdt (zie: brief vanuit Nieuweweg); Door een combinatie van bovenstaande maatregelen rijden er veel minder auto's langs Ossendamweg en Vondellaan en neemt de druk op de kruising Soesterbergsestraat/Vondellaan dusdanig sterk af dat bij dat kruispunt de veel kleinere en dus ook goedkopere maatregelen al volstaan.	Wij zien geen oneigenlijk gebruik van de Nieuweweg. Het is de functie van deze weg om een deel van Soest te ontsluiten. Wij zien dan ook geen noodzaak in het treffen van maatregelen om de verkeersdruk op de Nieuweweg te verlagen.

Reactie:	Antwoord:
Aanvullend kan de verkeershinder in straten die niet geschikt zijn voor zwaar verkeer (straten waar huizen erg dicht op de weg staan en/of waar de ondergrond voor trillingen zorgt) beperkt worden door het 'toewijzen' van vaste routes voor vrachtverkeer: E) vrachtauto's vanaf Amersfoort: door inrijverboden (bij o.a. Vondellaan, Ossendamweg en Nieuweweg) gebruik laten maken van beter geschikte route langs Middelwijkstraat en de Dalweg F) vrachtauto's vanaf bedrijventerreinen in het noorden van Soest door inrijverboden (bij o.a. Nieuweweg, Ossendamweg en Vondellaan) gebruik laten maken van de a-lus en/of uitvalsweg(en) genoemd bij A1, A2, B en C.	De route via o.a. de Middelwijkstraat is naar ons idee niet beter geschikt voor vrachtverkeer dan de route via de Ossendamweg. Op de Torenstraat ontbreken bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden. Bovendien zou vrachtverkeer dan een langere afstand door de bebouwde kom naar de Soestdijkse Grachten moeten afleggen. Vrachtverkeer wordt vanaf de A28 gestimuleerd om gebruik te maken van de afrit bij Den Dolder en de Biltseweg. Vanuit Utrecht staat dit zelfs op de snelweg al aangegeven.
202 - Y. Buis, Soesterbergsestraat 81 WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
203 - R.J. Wouters, Seminariehof 70 WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor ? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
204 - Provincie Utrecht, Postbus 80300	

Reactie:	Antwoord:
In de eerste plaats ga ik in op enkele aandachtspunten m.b.t. het busvervoer. Enkele opmerkingen daarover n.a.v. rapport Stationsontwikkeling Soest-Zuid van Arcadis, d.d. 21 april 2015: 1. In par 1.2.1 laatste alinea 3e bullet wordt bij “aanpassing busroutes, door derden (Goudappel Coffeng)” het rapport van Goudappel Coffeng genoemd. Aan dit rapport hebben wij en onze vervoerder (Connexxion) in nauw overleg met uw ambtelijke organisatie onze medewerking verleend en inhoudelijk aan bijgedragen. In dit rapport worden conclusies getrokken over de 5 varianten die gunstig zijn voor het busverkeer in Soest Zuid. Wij ondersteunen de conclusies uit dit rapport. Echter in uw eindrapport vinden wij weinig terug van de inhoud uit het GC-rapport. Wat is hiervan de reden? En op welke wijze worden in het vervolgtraject de conclusies/aanbevelingen uit het GC-rapport betrokken? U vermeldt tevens dat dit rapport buiten de scope valt. Naar onze mening vormt dit rapport een interessante en zinvolle aanvulling op uw onderzoek. Voor de volledigheid hebben wij dit rapport bijgevoegd. 2. N.a.v. par. 1.4.2. “eisen benodigde capaciteit”. Na 14 juli 2015 is ons aanbestedingsresultaat bekend.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. De eindrapportage van Arcadis waar u naar verwijst bevat geen samenvatting van alle onderzoeken die in opdracht van ons zijn uitgevoerd. Naast het rapport van Arcadis zijn ook onderzoeken uitgevoerd door HaskoningDHV en GoudappelCoffeng. Deze rapporten zijn in het projectdossier op onze website separaat opgenomen en maken integraal onderdeel uit van de besluitvorming en het afwegingenkader. Het onderzoek met effecten voor het busverkeer maakt daar deel van uit.
3. In par. 2.3. eis nr. 4 “bussen dienen onafhankelijk te kunnen vertrekken” wordt gezegd dat u hieraan niet aan kunt voldoen. Waarom is dit? Immers wij hebben vanaf het eerste begin aangegeven dat voor de kwaliteit en robuustheid van het busverkeer dit wel noodzakelijk is. Overigens vermeldt u onder aan de tabel dat “Het huidige ontwerp voldoet nog niet aan deze gestelde eisen. De verwachting is dat het na nader onderzoek mogelijk is de gestelde eisen in te willigen”. Wij verzoeken u deze eis alsnog in de definitieve plannen te verwerken. Kunnen wij daarvan uitgaan?	In variant 2B wordt het busstation verplaatst van de Eikenlaan naar de Koningsweg. Het onafhankelijk wegrijden van de bussen vraagt een fors ruimtebeslag. Op blz. 19 is aangegeven dat het alleen voor een gelede bus niet mogelijk is om achter een andere bus weg te kunnen rijden. Het inwilligen van deze eis gaat ten koste van groen en waardevolle bomen. Mocht variant 2B door de gemeenteraad als voorkeursvariant worden gekozen willen wij mede op basis van uw aanbestedingsresultaat dit punt met u nader bespreken.
Op 14 juli jl. is door GS een besluit genomen over de gunning van de nieuwe busconcessie die medio december 2016 ingaat. Dit besluit wordt na een termijn van 6 weken onherroepelijk (eind augustus). Vanaf dat moment kan worden ingegaan op de door de winnende inschrijver voorgestelde dienstregeling en de mogelijke consequenties daaruit voor de omvang en vormgeving van het busstation.	In de volgende fase willen wij de voorkeursvariant in meer detail uitwerken, waarbij wij rekening houden met uw aanbestedingsresultaat.
Aandachtspunten m.b.t. het spoor Hoewel ik dat niet expliciet heb kunnen teruglezen in de rapportage van Arcadis: kan ik ervan uitgaan dat in alle varianten, ook de gelijkvloerse, het nog steeds mogelijk is om op termijn het station uit te breiden met een extra perronspoor? Ook al is gelijktijdige uitvoering nog niet direct noodzakelijk. Bij een tunnel is inderdaad een extra reservering (voldoende diepte) nodig ter voorbereiding op de uitbreiding.	Arcadis heeft geen extra perronspoor ontworpen. Dit maakte geen onderdeel uit van de opdracht die wij hen hebben verstrekt. Op basis van de quick-scan van Movares in de vorige fase van het onderzoek gaan wij er vanuit dat in alle varianten een extra perronspoor ruimtelijk inpasbaar is, mocht dit in de toekomst noodzakelijk zijn. Wij hebben daarbij niet getoetst wat de effecten van een extra spoor op de overwegveiligheid zijn.
Voorkeursoplossing Wat betreft de afweging tussen de oplossingsrichtingen heeft de provincie op voorhand geen voorkeur voor een geoptimaliseerde gelijkvloerse oplossing of de ongelijkvloerse. Belangrijker is het functionele voordeel van de variant t.o.v. de maatschappelijke, ruimtelijke en financiële haalbaarheid.	Wij hebben er kennis van genomen dat u op voorhand geen voorkeur heeft voor een van de varianten die wij hebben uitgewerkt. De afweging van functionaliteit t.o.v. de maatschappelijke, ruimtelijke en financiële haalbaarheid maakt onderdeel uit van de belangenafweging die wij maken.

Reactie:	Antwoord:
Middelen uit Restbudget Randstadspoor Wat betreft de dekking vanuit de middelen Randstadspoor moet bedacht worden dat deze vooral bedoeld zijn voor verbetering van het spoorproduct en niet voor de doorstroming van het autoverkeer. Gelet daarop mag alleen ervan uitgegaan worden dat deze middelen beschikbaar zijn bij een ongelijkvloerse oplossing. De termijn waarop een besluit van de gemeenteraad wordt verwacht is vastgesteld op eind 2015. Is op dat moment niet besloten voor een ongelijkvloerse spoorkruising moet rekening ermee gehouden worden dat deze middelen voor het project Soest-Zuid komen te vervallen en besteed worden aan andere projecten in provincie Utrecht. Dit is conform het besluit van het Utrechtse Verkeers- en Vervoerberaad (UVVB) van 1 juli jl. (genomen in aanwezigheid van de heer R. Metz namens regio Amersfoort).	Wij waarderen het de Provincie Utrecht zich heeft ingezet voor het beschikbaar stellen van middelen binnen het Restbudget Randstadspoor voor een ongelijkvloerse kruising in Soest-Zuid en hebben er begrip voor dat van ons wordt verwacht hierover in 2015 een besluit te nemen.
Spoorkruising Foekenlaan-Den Bliklaan In de afweging van het al dan niet opstellen van deze alternatieve route in de spitsuren zullen ook de veiligheidsaspecten meegenomen moeten worden. Het gaat niet alleen om de veilige inrichting van de wegvakken, maar ook om de veiligheid van de spoorkruising bij een toename van het autoverkeer. Dit zal (integraal) meegenomen moeten worden in de aanvullende overwegveiligheidsanalyse die Prorail nog moet uitvoeren.	Mede naar aanleiding van uw reactie hebben wij Arcadis opdracht gegeven om een aanvullende overwegveiligheidsanalyse voor het openstellen van de Foekenlaan in de spits uit te voeren. Hieruit komen geen nadere bijzonderheden naar voren.
205 - H.K. Vuijk, Van Beuningenlaan 11	
WIST U DIT AL.... Er is ene plan voor 'verbetering van de verkeers-doorstroming' in Soest-Zuid. Er komt geen tunnel, het kruispunt op de Soester-Bergsestraat wordt meer dan 2 X zo groot! Mooie (en bijna 100 jaar oude) bomen zullen gekapt worden..... Onomkeerbaar! En waarvoor? De gemiddelde snelheid zou dan gaan van 18 naar 33 km per uur en stagneert vervolgens weer in de Vondellaan / Birkstraat / Ossendamweg. Een groot kruispunt is geen oplossing. En dat voor 12.000.000 Euro? (Dat is 150.000 euro per seconde tijdswinst). Maak bezwaar tegen dit plan voor 13 juli via een mail naar soestzuid@soest.nl of stuur deze brief naar Gemeente Soest, Postbus 2000, 3760 CA Soest o.v.v. Soest-Zuid. Let op; vermeld uw naam en adres! Heeft u vragen? Bel Martin 06-81612530 (tussen 17.00 - 21.00), Bas 06-51505625 (voor 21.00) of Annette 035-6032005. Check onze facebook pagina 'verkeersplan Soestzuid' en reageer, samen staan wij sterker. Ik maak bezwaar tegen verkeersplan Soest Zuid!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het kruispunt Soesterbergsestraat. Wij werken aan een integraal en samenhangend totaalpakket aan verkeersmaatregelen, waarbij wij hebben onderbouwd hoe wij voorkomen dat het verkeer verderop weer vastloopt. Wij willen een oplossing bieden voor de duizenden automobilisten die elke dag in de spits over deze weg komen. Het gaat ons ook aan het hart dat daarvoor mooie bomen moeten verdwijnen. Daarom zijn we van plan om ongeveer 47 nieuwe bomen terug te planten, zodat Soest groen blijft!
206 - M. Ripperda / M.C.M. Ripperda-Starrenburg, Bartolottilaan 7A	
Met afgrijzen heb ik teruggekomen van vakantie gezien wat de gemeente van plan is in de Bartolottilaan. Ik maak bezwaar en wel om de volgende redenen. De laan zal een vluchtweg worden voor veel auto's in ochtend en avond spits. Deze laan wordt ook gebruikt voor de jeugd om doorheen te fietsen. De laan is onoverzichtelijk en nodigt uit om stukken hard te rijden. Niet alleen ikzelf maar ook mijn partner hebben zeer veelvuldig geklaagd de afgelopen jaren over het verkeer naar binnen rijden en het niet handhaven door de politie die dit gedoogde. Ook ben ik zelf aangereken met twee kleine kinderen op de fiets. de agressie van automobilisten is ongekend als je ze erop aanspreekt. klappen zijn er al gevallen en bedreigingen. Onbegrijpelijk dat de gemeente van deze laan bewust een doorgang voor verkeersjakkeraars maakt. Besteed het geld aan echt een goede maatregel zoals een goede doorgang door de Vondellaan, Laat verkeer richting school alleen via de Soesterbergsestraat komen. Dit ak en mag niet gebeuren!!	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen voor het opheffen van het afslagverbod naar de Bartolottilaan. Verkeersveiligheid is voor ons erg belangrijk. Wij realiseren ons dat de huidige inrichting van de weg te hard rijden niet voorkomt. Daarom investeren wij ook fors in maatregelen om de straat veiliger te maken. Samen met de bewoners willen wij hier een plan voor maken. Wij maken van de Bartolottilaan geen doorgang voor verkeersjakkeraars. Een goede doorstroming op de Vondellaan staat voor ons voorop. Het voorstel om het afslagverbod op te heffen kan dan ook niet los worden gezien van alle andere maatregelen die wij lokaal en regionaal treffen.
207 - M. Zandwijk, Bartolottilaan 44	
Net kennis genomen van bezwaar procedure, ivm vakantie. Maar langs deze weg maken wij ook bezwaar tegen plan. Bomen kappen omwille verkeer is o.i. onzinnig. Wij wonen aan de Bartolottilaan 44, en zien (nog) meer verkeer niet zitten. Het is overigens 's ochtends doordeweeks al vaak in gebruik door sluipverkeer vanaf de birkstraat.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.

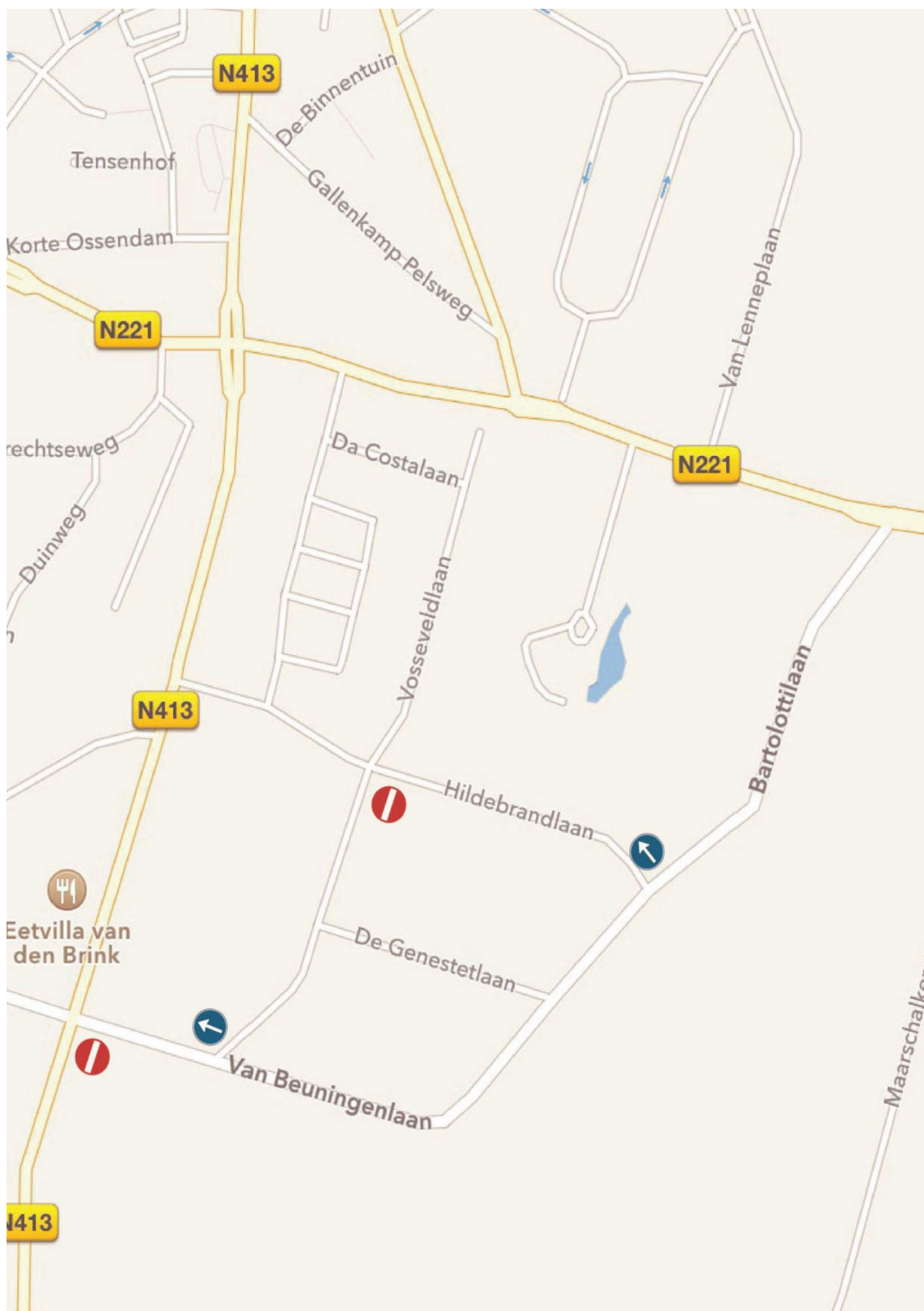
Reactie:	Antwoord:
208 - H.W. de Bruijn, Braamweg 42	
Ik maak bezwaar tegen de plannen om de Soesterbergsestraat te verbreden.	Wij willen u bedanken voor uw reactie en nemen kennis van uw bezwaar tegen de plannen.
209 - Reizigersvereniging ROVER, Walenburgerplein 104	
Wij willen u een aantal overwegingen meegeven in de komende besluitvorming. Deze overwegingen zijn gebaseerd op de informatie zoals die bij ons bekend was op 23 februari. In september 2015 moet de gemeenteraad van Soest beslissen over de 6 varianten voor de spoorwegovergang bij station Soest Zuid. Het op te lossen probleem is de vertraging voor het oost-west wegverkeer bij de overweg. Verder blijkt de meeste vertraging op te treden door trein-uitstappers die op een knopje drukken en daarmee het verkeerslicht op rood zetten.	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Wij zien het op te lossen probleem overigens breder dan de doorstroming voor het autoverkeer. Het is nadrukkelijk een doelstelling van ons project om ook het openbaar vervoer te verbeteren.
Gevolgen 6 varianten voor het OV. Voor de oplossing zijn 3 ontwerpvarianten met de weg in een tunnel en 3 met een passage. In enkele van de 6 varianten blijft het busstation Soest Zuid op zijn plaats. In enkele varianten worden de bushaltes verplaatst naar ter weerszijden van de weg en moeten overstappende reizigers trap af, onder de weg door en trap op. Dit schrikt het gebruik van openbaar vervoer af. In dat geval moeten bussen langer wachten op overstappers en dat kost DRU's.	Vanwege de hoogteverschillen in het gebied is het alleen in variant 3C (autotunnel met busstation langs de N221) mogelijk gebleken het gebruik van trappen grotendeels te vermijden. In alle andere varianten, alsmede in de huidige situatie, komen er trappen voor tussen het perron en het busstation.
In een enkel voorstel moeten bussen omdraaien bij een verderop gelegen rotonde. Bussen die met lussen omrijden kosten extra reiskilometers en extra tijd.	In variant 2B en 3C moeten bussen weliswaar via een lus omrijden, maar de reistijd wordt korter dan in de huidige situatie via een 30 km/h-zone. In het verkeerskundig onderzoek zien wij dat dit per saldo tot een toename van het aantal busreizigers leidt. Juist dat is één van de doelstellingen van ons project.
Bij enkele varianten vervalt de busroute door de Eikenlaan en daarmee vervallen van de huidige haltes in de Soesterbergsestraat (bij het winkelcentrum). De loopafstanden naar de eerstvolgende haltes zijn erg groot, ca. 625 meter, zowel naar de halte Van Lennepaan (lijnen 70 en 74) als naar de halte Heideweg (lijn 71). Voor een bestemming als een winkelcentrum is dit niet acceptabel. Er zullen dan ook vervangende haltes nodig zijn: voor lijn 70 en 74 in de Vondellaan, en bij behoud van lijn 71 op het zuidelijk deel van de Soesterbergsestraat, in beide gevallen zo dicht mogelijk bij het kruispunt Ossendamweg-Soesterbergsestraat-Vondellaan. Zonder deze vervangende haltes is voor ons niet acceptabel dat de huidige busroute via de Soesterbergsestraat en de Eikenlaan vervalt. Een alternatief kan zijn de bestaande haltes te blijven gebruiken en te rijden Ossendamweg - Soesterbergsestraat Noord - Birkstraat (- lijn 71: Vondellaan -Soesterbergsestraat Zuid). De haltes bij het winkelcentrum worden dan in de tegengestelde richting van de huidige situatie aangedaan.	Variant 3C is één van de varianten waarbij bussen het winkelcentrum Soest-Zuid niet meer aandoen, samen met variant 2B (OV-passage met busstation langs de N221). U geeft in uw advies aan dit niet acceptabel te vinden. Wij zien fysiek geen ruimte voor vervangende haltes nabij de Ossendamweg en de Vondellaan. Wij realiseren ons dat het ontbreken van een bus in het winkelcentrum een gemis is. Na de aanbesteding van het busvervoer door de Provincie Utrecht moeten we bekijken of andere routeopties tot de mogelijkheden behoren.

Reactie:	Antwoord:
Advies. Voor een goed functionerend openbaar vervoer zijn betaalbaarheid, ketenmobiliteit, toegankelijkheid, comfort en sociale veiligheid van groot belang. Het overstappen van bus op trein of vice versa dient gemakkelijk en zonder veel oponthoud te verlopen in het kader van "deur tot deur" reizen, (ketenmobiliteit) Wij adviseren om voor overstappende reizigers van bus naar bus en van bus naar trein en vice versa, snelle en korte looproutes te creëren en geen belemmeringen te bouwen zoals trappen of lange looproutes. Ook adviseren wij stallingsmogelijkheden voor fietsers aan de fietsroutes te realiseren. Voor de toegankelijkheid zijn korte looproutes zonder fysieke drempels voor minder valide reizigers en reizigers met bagage van belang. Daarnaast adviseren wij het stationsgebied zo in te richten dat er goede zichtlijnen zonder obstakels zijn met een goede verlichting. Vanwege minder gunstige weersomstandigheden adviseren wij om het stationsgebied te voorzien van een schuilmogelijkheid. Wij adviseren om voor een inrichting van het stationsgebied Soest Zuid te kiezen die niet leidt tot het verlengen van busroutes en wachttijden, omdat dit meer kosten met zich meebrengt voor de reiziger. Tot slot adviseren wij bushaltes op een afstand die door een reiziger met een rollator is af te leggen, van het winkelcentrum Soest Zuid te realiseren.	Met de door u genoemde aspecten hebben wij in de planvorming al zoveel mogelijk rekening proberen te houden. Zowel de Fietsersbond Soest als ROVER afdeling Amersfoort hebben daarbij in onze klankbordgroep geadviseerd. Wij vinden hun inbreng zeer waardevol.
210 - E.M.V. de Ruiter, Braamweg 0 Er wordt hard gewerkt aan een nieuw ontwerp voor het stationsgebied soest zuid. Wij wonen op de braamweg. in de huidige situatie is het vaak erg lastig om met fiets of auto de ossendamweg op te komen c.q. Over te steken. Zoals de verkeerssituatie nu is, is het bijna fijn als de spoorbomen dicht gaan of het stoplicht even op rood heeft gestaan. Daardoor valt er even een gaatje in de autostroom zodat je kan invoegen. Met alle aanpassingen zal de doorstroom verbeteren. Ergens is dat natuurlijk heel fijn. Echter, ik ben ook bang dat het dan helemaal onmogelijk wordt om nog metje fiets aan de overkant te komen of met de auto in te voegen. is deze zorg terecht? Of is er een aanpassing al bedacht of te bedenken waardoor het geen onophoudelijke stroom auto's wordt?	Wij willen u bedanken voor uw reactie. Bij de Braamweg ligt een zebrapad. Oversteken te voet of met de fiets in de hand blijft net als in de huidige situatie met voorrang mogelijk. Door de toename van het verkeer op de Ossendamweg kan het met de auto wel lastiger worden om de Ossendamweg op te komen, zeker als u linksaf wilt slaan. Helaas is dat niet helemaal te voorkomen. In ons plan is wel het opheffen van de spitsafsluiting op de Foekenlaan opgenomen. Daarmee ontstaat op drukke momenten voor de wijk ook een alternatieve ontsluiting in noordelijke richting.

Om mijn betoog te ondersteunen stuur ik met deze mail twee foto's van rem- of acceleratiesporen als bewijs dat de snelheidslimieten ver worden overschreden. Deze strepen zijn door de regen al weer redelijk ver weggewassen maar ze zijn nog duidelijk (en beangstigend) genoeg. Ik hoop dat u de afbeeldingen aan uw Bosstraatdossier wilt toevoegen







Bijlage 1

Struktuur van hoofdwegen en sluiproutes

Soest-Zuid wordt doorsneden door twee hoofdwegen: (1) de route Birkstraat-Vondellaan-Ossendamweg-Koningsweg (onderdeel van de Provinciale weg N-221), en (2) de Soesterbergsestraat (het einde van de Provinciale weg N-413 uitmondend in winkelcentrum Soest-Zuid). Deze hoofdwegen verbinden Soest met de twee autosnelwegen die aan de noord- en zuidzijde op enige afstand langs Soest lopen (A-1 en A-28).

De functie ("nut en noodzaak") van de Soester hoofdwegen is tweeledig: (1) het verzamelen van het herkomstverkeer en het verdelen van het bestemmingsverkeer *van de aangrenzende wijken*, en (2) het bedienen van het gemeentelijke 'inter-wijk' en ander 'doorgaand' verkeer, het verkeer over langere afstanden, dat niets te zoeken heeft in die aangrenzende wijken. Het hoofdwegenet moet voldoende snelheid bieden voor deze twee soorten verkeer. Zo niet, dan gaat het verkeer waarvoor de hoofdwegen zijn ontworpen, snellere routes door woonwijken zoeken—de sluiproutes. Het is nuttig en noodzakelijk dat de hoofdwegen het 'doorgaande' verkeer 'aanzuigen', maar verkeerd wanneer sluiproutes een aanzuigende werking krijgen door congestie op de hoofdwegen.

In Soest-Zuid is er op dit moment één uitgesproken sluiproute—de route Soesterbergsestraat-Van Beuningenlaan-Bartolottilaan-Birkstraat. Zowel in afstand als in rijtijd is deze route korter dan de 'officiële' hoofdwegen-route Soesterbergsestraat – Vondellaan (N-413) – Birkstraat (N-221). De kortere rijtijd via de sluiproute is het gevolg van het oponthoud bij twee verkeerslichten op twee kruispunten op de hoofdwegenroute, in combinatie met het feit dat de snelheidsbeperking op de sluiproute Van Beuningenlaan-Bartolottilaan (30 km/uur) niet wordt gehandhaafd. Automobilisten kunnen dus tijdswinst boeken, en nog een beetje brandstof besparen ook (hoewel weinigen dit laatste zullen beseffen). Een potentiële sluiproute moet beduidend langzamer zijn dan de beoogde hoofdwegenroute, zodat de hoofdwegen het 'doorgaande' verkeer aanzuigen in plaats van de sluiproute.

In de tegenovergestelde richting Birkstraat-Bartolottilaan-Van Beuningenlaan-Soesterbergsestraat is deze sluiproute, al vele jaren geleden, onmogelijk gemaakt door een links-af verbod Birkstraat-Bartolottilaan (dat overigens gemiddeld éénmaal per 7 minuten in het avondspitsuur wordt genegeerd, hetgeen de gemeente blijkt te gedogen).

Links af op de Birkstraat—naar Bartolottilaan of op de Vondellaan—naar PC Hooftlaan?

In de Van Beuningen/Bartolottilaan is er momenteel vier maal zoveel verkeer in de richting Birkstraat (bijna 1000 auto's per werkdag) als in de richting Soesterbergsestraat (bijna 250 auto's per werkdag). De sluiproute bestaat immers maar in één richting, vanwege het links af-verbod op de Birkstraat richting Bartolottilaan. In het werkdag-spitsuur 17.00-18.00 uur gaat zelfs tot tien maal zoveel verkeer (150-200 auto's per uur) in de richting Birkstraat als in de richting Soesterbergsestraat (20-25 auto's per uur).

Het opheffen van het links af-verbod op de Birkstraat richting Bartolottilaan betekent het openstellen van een nieuwe, aantrekkelijke sluiproute, volledig in strijd met het uitgedragen gemeentelijke verkeersbeleid.

Het gemeentebestuur beweert dat de verkeersstroom Soesterbergsestraat-Van Beuningenlaan-Bartolottilaan-Birkstraat (en vice versa) vrijwel volledig zal verdwijnen ten gevolge van de verbetering van de Westelijke Randweg Amersfoort (ondertunneling van het spoor en opheffen verkeerslichten BW-laan/Daam Fockemalaan). Aldus zou de verkeersrelatie tussen Soesterberg/Amersfoortsestraat (N-413/N-237) en Amersfoort/Birkhoven (N-221/N-199) niet langer via Soest worden afgewikkeld, blijkens het regionaal verkeersmodel Eemland. Momenteel wordt 'nut en noodzaak' van

het Amersfoortse Westelijke Randweg project bij de rechter aangevochten, terwijl het regionaal verkeersmodel Eemland hoognodig aan een 'update' toe is; het dateert qua methodiek namelijk uit 2006, terwijl de laatste verkeerstellingen waarop het model is 'afgesteld' ('calibreren' is de technische term) in oktober 2011 zijn uitgevoerd. Dit zouden redenen moeten zijn voor het Soester gemeentebestuur om zich nader te bezinnen op het voorstel: Opheffen van het links af-verbod op de Birkstraat richting Bartolottilaan.

Wat allereerst zou moeten gebeuren, is het introduceren van waarlijk effectieve, snelheidsbeperkende maatregelen op de Bartolottilaan/Van Beuningenlaan: *Verhoogde en versmalde T-kruispunt 'platforms'* bij Hildebrandlaan, De Genestetlaan en Vosseveldlaan, alsmede een dwarsprofiel-vernauwing in de bocht waar Bartolottilaan overgaat in Van Beuningenlaan. Daarmee zouden vier fysieke obstakels worden toegevoegd aan de nu enige effectieve drempel voor de T-kruising Bartolottilaan-Birkstraat, waardoor men vijf maal snelheid zal moeten minderen tot maximaal 20 km/uur binnen een afstand van ongeveer één kilometer. Deze "duurzaam veilig" maatregel (zonder verdere rijbaan-reconstructie!) is aanzienlijk goedkoper dan reconstructie à la Heideweg, zoals het gemeentebestuur hoopt te realiseren op kosten van "VERDER" (op Rijkskosten).

Spoorwegovergang Den Bliklaan-Foekenlaan

Ook hier lijkt er weinig 'nut en noodzaak' aanwezig om de huidige situatie te wijzigen. Op werkdagen passeren ruim 1000 auto's de spoorwegovergang. Gedurende de ochtendperiode van 07.00-09.00 uur en de namiddagperiode van 16.00-18.00 uur geldt er een verbod voor motorvoertuigen, maar dat wordt niet gehandhaafd—gemiddeld ongeveer 60 auto's in de ochtendperiode en ruim 130 in de avondperiode negeren het verbod, hetgeen blijkbaar wordt gedoogd door het gemeentebestuur. Wanneer dit gedoogbeleid wordt voortgezet, lijkt dit geen echt probleem voor de Foekenlaan, noch voor de aansluitende Esdoornlaan, al zou het wenselijk zijn ook daar snelheidsbeperkende, fysieke voorzieningen aan te brengen. Verwijdering van de huidige (spits)verbodsborden, zal naar verwachting leiden tot ongeveer 40 extra auto's in de ochtendperiode en 100 extra auto's in de avondperiode, zodat het werkdag gemiddelde tot 1150 zou kunnen toenemen. Wanneer dit aantal gedwongen kan worden om rustig te rijden, lijkt deze situatie ook wel te verdragen op de Foekenlaan/Esdoornlaan.

Wat in eerste instantie zou moeten gebeuren, is een rijbaan reconstructie van Foekenlaan / Esdoornlaan naar de spoorwegovergang met nieuwe bestrating zoals bijv. op de Schoutenkampweg is toegepast ter vermindering van geluidsoverlast en waarbij de aansluitingen op de Foekenlaan / Larixlaan en Foekenlaan / Gentiaanlaan veiliger gemaakt moeten worden. Daarnaast dient het *versmalde T-kruispunt 'platform'* t.p.v. Foekenlaan / Esdoornlaan verhoogd te worden en dienen werkelijk effectieve snelheidsbeperkende maatregelen voor het traject Foekenlaan / Esdoornlaan naar de spoorwegovergang te worden getroffen.

Aanbeveling

(i) De voorstellen met betrekking tot Bartolottilaan/PC Hooftlaan (links-af problematiek) en Foekenlaan voorshands opschorten—dus geen poging wagen om desbetreffende kosten op het Rijk ("VERDER" budget) af te wentelen.

(ii) Concentreren op optimalisatie van de verkeersafwikkeling (inclusief 'slimme filelengte-detectie' voorzieningen) op het onderlinge samenhangende complex van (1) kruispunt Soesterbergsestraat-Vondellaan/Ossendamweg, (2) spoorwegovergang bij station Soest-Zuid, en (3) kruispunt Koningsweg-Nieuweweg. Dit heeft wel rechtstreeks te maken met de doelstellingen van "VERDER", en zou dus redelijkerwijs (grotendeels) door het Rijk moeten worden bekostigd.

BIJLAGE 1 VOOR EN NA

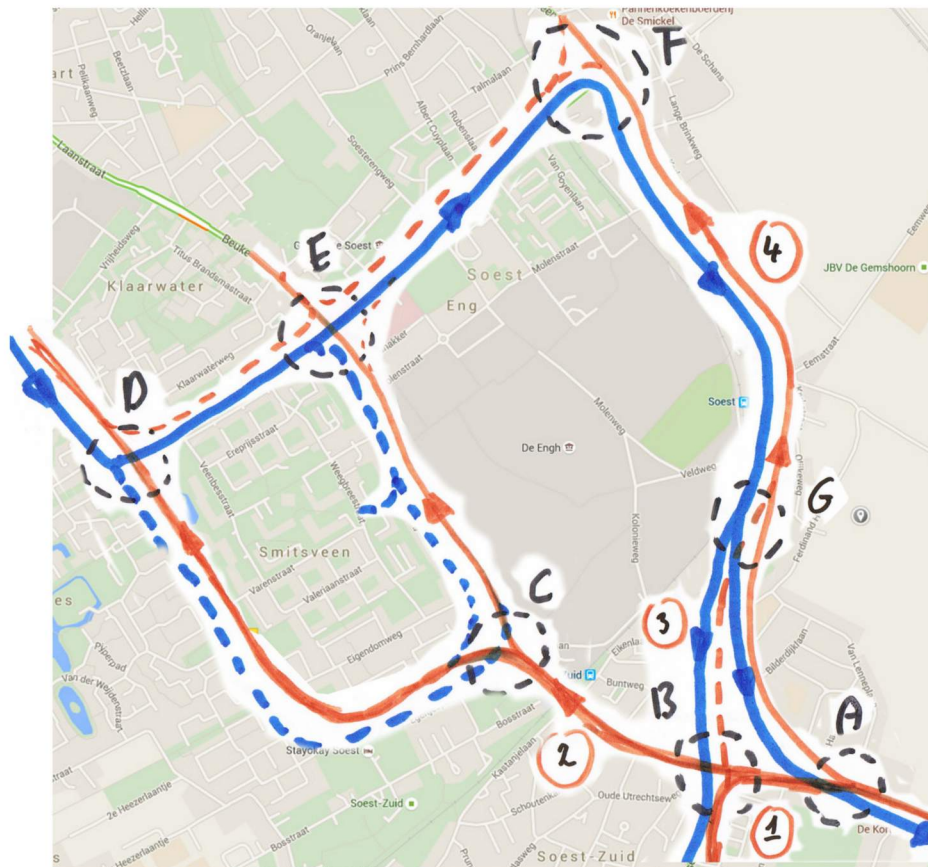


BIJLAGE 2A VOOR EN NA





Doorstromen en verbinden 3.0



Nieuwe routing:

Blauw N221A ^{mersfoort}

Rood N221H ^{ilversum}

1- Vondellaan éénrichting

2- Ossendamweg éénrichting

- ov zoals het nu is
- bus op rotonde langs lampenwinkel
- geen overstekende bussen
- kleurplein Werveling schoner
- geen opstelstroken voor lokalen

3- Pleinvanzuid twee richtingen

- verkeer langs winkels (verkoop)
- bus behouden

4- Inrichting aanpassen

- bedrijven zichtbaar
- herstel lintbebouwing
- oudsoest zichtbaar

Kruisingen en rotonde:

A- Aapassen volgens voorstel

- bus routing handhaven

B- geheel behouden

- capaciteit 25% groter ivm éénrichting
- nieuwe inrichting
- behoud bomen en parkeren
- busrouting handhaven
- fietser korte en sneller oversteeek
- school beter bereikbaar en veiliger

C- Nieuwe rotonde

- verkeer sneller verwerken
- bus langs lampenwinkel
- ov fietser langs lampenwinkel

D,E,F en G

- kleine aanpassingen



Foto 1: Bussen staan 10 minuten vast, kunnen elkaar niet passeren, scooters en fietsers over het trottoir, soms schade door aanrijding bus met geparkeerde auto's (kapotte spiegel tot aan total-loss!)



Foto 2: Gelede bus in de Eikenlaan, veel te groot voertuig voor de smalle Eikenlaan en het nemen van bochten en kruisingen in deze straat



Foto 3,4: Bus moet 5 minuten wachten voor grote vrachtauto, die heen en weer moet steken of paaltjes langs de kruising moet verwijderen om de bocht te maken. De grote vrachtwagens die door de wijk rijden hebben al meerdere malen de lantaarnpalen bij de kruising Eikenlaan/(Verl.) Kolonieweg beschadigd. De straten/kruisingen in deze woonwijk kunnen het aanbod en de grootte van bussen en vrachtwagens niet verwerken.



Foto 5,6 : Alle bussen rijden tegelijkertijd in de Eikenlaan (wegens de overstapfunctie, 12 grote bussen per uur in de spits), oponthoud werkt door in de hele dienstregeling en veroorzaakt veel geluidsoverlast (claxonneren en het zware motorgeluid van erg hard optrekkende bussen om het tijdsverlies in te halen)



Foto 7,8,9: De Eikenlaan is ingericht als erftoegangsweg, dat houdt in dat woon- en verblijfsfunctie prioriteit hebben. Autoverkeer is te gast. Het busverkeer heeft vaak conflicten met de woon/verblijfsfunctie. Er blijft ook geen enkele ruimte meer over voor fietsers en ander langzaam verkeer. Er ontstaan files van autoverkeer achter de blokkering en fietsers en scooters gaan over het trottoir. Sluipverkeer heeft geen geduld en keert om met nieuwe onveilige situaties tot gevolg.



Overzicht 1: huidig en toekomstig sluipverkeer en voorstel nieuwe route buslijnen

Stationsontwikkeling Soest-Zuid Advies Klankbordgroep



Advies klankbordgroep voor project Stationsontwikkeling Soest-Zuid

1. Variant 2C, het huidige schetsontwerp aangevuld met:
 - Aanleg invoegstrook bus richting Koningsweg
 - Koppelen bestaande verkeerslichten voor voetgangers en fietsers tot 1 geregelde oversteek
2. Aanvullende maatregelen ten aanzien van leefbaarheid, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid en openbaar vervoer (zie hieronder)



1. Leefbaarheid

- handhaven woongenot en privacy
- ontsluiting wijk (in en uit)
- regulering van verkeersstromen door de wijk
- heroverwegen uitbreiding P+R
- verbeteren luchtkwaliteit
- reductie geluidsoverlast
- behoud parkeergelegenheid voor bewoners
- snelheidsremmende maatregelen
- ontwerp kruispunt Nieuweweg/Koningsweg heroverwegen



2. Oversteekbaarheid

- veilige oversteekmogelijkheden op het gehele traject Koningsweg - Ossendamweg - Vondellaan



3. Verkeersveiligheid

- voor alle langzaam verkeersdeelnemers
- voor de afwikkeling van de OV-reizigersstroom
- snelheidsremmende maatregelen
- bestrijden overlast van het busverkeer



4. Openbaar vervoer

Bus

- handhaven huidige busstation
- behoud kwalitatief goed overstappunt OV
- bestrijden overlast van het busverkeer
- handhaven bushalte winkelcentrum Soest-Zuid

P+R

- verruimen parkeergelegenheid fietsers
- heroverwegen uitbreiding auto P+R

3. In samenhang met maatregelen voor:
 - kruispunt Soesterbergsestraat/Ossendamweg/Vondellaan
 - kruispunt Nieuweweg/Koningsweg
 - rotonde Pimpelmees
 - Westtangent Amersfoort

Op basis van de definitieve keuze van de Raad, adviseert de klankbordgroep het college van B&W dringend om samen met de klankbordgroep de bovenstaande aanvullende maatregelen uit te werken en een concrete invulling te geven in het definitieve ontwerp.

Index inspraakreacties

volg-nummer	naam	straat	nummer	plaats
1	J.H. Braber	Oude Utrechtseweg	12	Soest
2	J. en R. Groot	Bartolottilaan	21A	Soest
3	M. Jansen	Kolonieweg	2F	Soest
4	P. Kiel	Seminariehof	12	Soest
5	E. Gordijn de Leeuw	Kastanjelaan	11A	Soest
6	D. van Rouwendaal	Parklaan	42	Soest
7	J. van den Hoek	Birkstraat	104	Soest
8	W.G. Bavinck / R.C. Bavinck-Willeumier	Den Bliklaan	31	Soest
9	C.D. Smolders / H.C.M.M. Mol	Nieuweweg	103	Soest
10	R.F.M. van Gorcom	Schoutenkampweg	48D	Soest
11	M. Streefland	Dr. s'Jacobstraat	22	Soest
12	I.A.M.J. Broeders	Gentiaanlaan	4	Soest
13	R. Hazewinkel	Foekenlaan	15	Soest
14	Gemeente Amersfoort	Postbus	4000	Amersfoort
15	J. Westerveld	Ossendamweg	21	Soest
16	J. Aalders / E. Aalders-de Wit	Bartolottilaan	38	Soest
17	M. Klomp / L. Gruschke	Eikenlaan	33	Soest
18	E. de Ruiter / M. de Ruiter-Kluit	Soesterbergsestraat	77	Soest
19	R. Immerzeel	Eikenlaan	59	Soest
20	H.G. Klinkenberg	Kolonieweg	1C	Soest
21	J.J. Moret	Soesterbergsestraat	86	Soest
22	E.B.M. Scholtens / W. van der Laan	Eikenlaan	9	Soest
23	W.B. Smit / V.A.S.G. Smit-Felix	Parklaan	32	Soest
24	C. Smolders / H. Mol	Nieuweweg	103	Soest
25	D.G.J. van Straaten	Ossendamweg	33A	Soest
26	P.W. Hilhorst	Birkstraat	116	Soest
27	W. Bemer	Eikenlaan	36	Soest
28	A.M. Labordus / D. Tuhuteru	Nieuweweg	107	Soest
29	R.J. Smit	Den Bliklaan	67	Soest
30	W.A.J.E. Dobbelsteijn	Korte Ossendam	51	Soest

Index inspraakreacties

volg-nummer	naam	straat	nummer	plaats
31	M. Los	Eikenlaan	67	Soest
32	P. van den Broek	Soesterbergsestraat	101	Soest
33	P. van Oers-Grove	Eikenlaan	32	Soest
34	P. Mout	Bosstraat	9	Soest
35	J.J. Vrakking	Insingerstraat	56C	Soest
36	P.G. Heij / T.J. Oldenburg	Eikenlaan	27	Soest
37	S. Overduin-Somsen / N. Overduin	Bosstraat	5	Soest
38	P.J.J.Wetser	Bartolottilaan	27	Soest
39	Y.J. Herklots-de Vries	Minstreelpad	34	Soest
40	F.P.M.Smeets	Bosstraat	11	Soest
41	A. Knol	Kastanjelaan	25	Soest
42	C. Leive-Broekhuis	Reigerpad	15	Soest
43	S.C.M. de Muinck Keizer-Larsen	Bosstraat	19	Soest
44	Ambachtsbakker van Kooten	Birkstraat	93	Soest
45	D. Frederiks	Soesterbergsestraat	87	Soest
46	L. de Lange	Braamweg	25	Soest
47	B.I.F. Keij en N. Warmerdam	Goudvink	33	Soest
48	P.L.M. van der Meulen	Soesterbergsestraat	75	Soest
49	B.B. Rademaker	Eikenlaan	31	Soest
50	B. van den Berg-Tol	Eikenlaan	34	Soest
51	P. Jurg	Pimpelmees	6	Soest
52	I. Schuitemaker / M. Dijkstra	Eikenlaan	28	Soest
53	P.L. Rintel / D. Rintel-Vestering	Bartolottilaan	5	Soest
54	M.J. Simons-Vodegel	Soesterbergsestraat	112	Soest
55	H. Rademaker	Vondellaan	9	Soest
56	C.J. Brederije-Kijlstra	Den Bliklaan	80	Soest
57	CBS de Werveling	Oude Utrechtseweg	24	Soest
58	H.J. Niemeijer	Heideweg	30	Soest
59	R.L. Wouda	Vondellaan	26	Soest
60	A.W.M. Kerckhoff	Soesterbergsestraat	70	Soest

Index inspraakreacties

volg-nummer	naam	straat	nummer	plaats
61	Keurslager Pouw	Soesterbergsestraat	55	Soest
62	D. Pureveen / A.M. Pureveen-Bekooij	Vondellaan	2	Soest
63	J. Schuitemaker	Soesterbergsestraat	49A	Soest
64	L. Sträter	Soesterbergsestraat	79	Soest
65	H. Roks-Louwaard	Soesterbergsestraat	110	Soest
66	E. Noë	Duinweg	4	Soest
67	J.J. Sevinga-Baarnhoorn	Soesterbergsestraat	92	Soest
68	A.G. Sevinga	Soesterbergsestraat	92	Soest
69	A.A.J. Koot / M.C.W. Koot-van Duuren	Soesterbergsestraat	74B	Soest
70	M.N. Rybier	Reigerpad	21	Soest
71	E.M. Meintjes	Duinweg	10	Soest
72	F.I. Marsman	Jeneverbesweg	10	Soest
73	J. Manden / J. Manden-Greveling	Eikenlaan	40	Soest
74	J.J. Moret	Soesterbergsestraat	86	Soest
75	J. Aalders	Bartolottilaan	38	Soest
76	S.B. Wasseur	Heideweg	44	Soest
77	J. Westerveld	Ossendamweg	21	Soest
78	R.G.W. Thiel	Ossendamweg	11	Soest
79	A. van Zonneveld	Bartolottilaan	19	Soest
80	C.A. Otto-van Zadelhoff	Bosstraat	27	Soest
81	P.H. Mulder	Bartolottilaan	23	Soest
82	D.P. Pickhard	Di Lassostraat	89	Soest
83	A.M. van den Bos	Gallenkamp Pelsweg	2 02	Soest
84	G.C. Beenen	Plein van Zuid	11	Soest
85	G.C. van 't Klooster-Meijer	Ossendamweg	7	Soest
86	C.F. Roel	Eikenlaan	20	Soest
87	A. Hoogerwaard	Bartolottilaan	7	Soest
88	K.D. Soek-de Bruijn / I. Soek	Heideweg	42	Soest
89	E. van Zanten	Duinweg	31	Soest
90	J.J. van Rossenberg	Eigendomweg	10	Soest

Index inspraakreacties

volg-nummer	naam	straat	nummer	plaats
91	W. den Broeder	Soesterbergsestraat	108	Soest
92	N. Gomez de Moor / R.J. Rustenhoven	Kerkstraat	113	Soest
93	H. Marcus / M.E.T. Marcus-Remmers	Birkstraat	76	Soest
94	F. E. Daniel	Gallenkamp Pelsweg	8	Soest
95	C.G. van Kaam / M.M. van Kaam-de Jong	Oude Utrechtseweg	7	Soest
96	A. Andeweg	Van Beuningenlaan	1	Soest
97	T.B. Overvest	Ferdinand Huycklaan	34	Soest
98	C.H. Frijling-Bull	Heideweg	58	Soest
99	J. Teunissen	Birkstraat	1	Soest
100	J.H.A. Bolhuis / A.M. Bolhuis-Artz	Bartolottilaan	57	Soest
101	M. Baan / C. Baan-Olthof	Ossendamweg	20	Soest
102	M.C. Wouters-Raatjes	Van Lenneplaan	27	Soest
103	E. ten Have	Bartolottilaan	37	Soest
104	M.J. Rademaker	Vondellaan	9	Soest
105	A.F.M. Borgts-van Schaik	Seminariehof	20	Soest
106	R.E. Schippers	Hildebrandlaan	5	Soest
107	M.H. de Ruiter-Kluit	Soesterbergsestraat	77	Soest
108	E. Oldenburger-v.d. Poll	Bartolottilaan	49	Soest
109	T. Middelkoop	Soesterbergsestraat	97A	Soest
110	I. Uyland	Soesterbergsestraat	90	Soest
111	J.J. Balfoort-Brandhorst	Soesterbergsestraat	74A	Soest
112	NS	Postbus	1283	Amsterdam
113	J. van de Flier	Ossendamweg	1	Soest
114	R.J.P. Hazewinkel	Foekenlaan	15	Soest
114	G.B. Rootert	Foekenlaan	11	Soest
114	E.J.M. Rigter	Foekenlaan	11	Soest
114	W.H.E. Rasch	Foekenlaan	20	Soest
114	C. Brusse-Weernink	Foekenlaan	9	Soest
114	J. Brusse	Foekenlaan	9	Soest
115	H. Galis / E.J. Galis-Goede	Bartolottilaan	17	Soest

Index inspraakreacties

volg-nummer	naam	straat	nummer	plaats
116	C. van Rijn / M. van Rijn-Struik	Seminariehof	34	Soest
117	J.W. Brinkert	Bartolottilaan	24	Soest
118	P. Persoon / M. Persoon-Berns	Bartolottilaan	51	Soest
119	C. Lange-Laverman	Bartolottilaan	22	Soest
120	A. Smits / A.M. Smits-van Rooijen	Korte Ossendam	40	Soest
121	A.J. van Keken / E.M. van Keken-Hilhorst	Soesterbergsestraat	85	Soest
122	A. van de Kooij-Westerveld / L.M. van de Kooij	Bosstraat	7	Soest
123	D.A. de Ruiter	Braamduin	5	Soest
124	D. Voet	Duinweg	25	Soest
125	B.T.M. Hansen	Van Lenneplan	80	Soest
126	H. Hoksbergen	Soesterbergsestraat	98	Soest
127	J. Swiderski	Soesterbergsestraat	69A	Soest
128	J.J. van Heteren	Esdoornlaan	8	Soest
129	J. Visser	Soesterbergsestraat	21	Soest
130	K.P. van Heiningen	Heideweg	20	Soest
131	N. Kosterman / M. Jongbloed	Soesterbergsestraat	72A	Soest
132	M.J. Epskamp	Hofsteding	251	Soest
133	M. Peek	Soesterbergsestraat	73	Soest
134	M. Sevinga	Hartweg	7	Soest
135	R.W.M. Augustinus	Braamweg	26A	Soest
136	R. de Bruin-Feenstra	Gentiaanlaan	15	Soest
137	R.J.P. Hazewinkel / Y.S. Hazewinkel-de Vries	Foekenlaan	15	Soest
138	R. van Wijk	Montageweg	18	Nieuwegein
139	G.J.M. Voet	Duinweg	27	Soest
140	S. Tervoort / D.M.C. Dequito	Vondellaan	4	Soest
141	S. J. Dam	Soesterbergsestraat	83	Soest
142	B.E.C. Dam-van Breemen	Soesterbergsestraat	91	Soest
143	V. Veul	Heideweg	37	Soest
144	W.E. van Dijk-de Haas	Dr. s'Jacobstraat	27	Soest
145	A. Keij	Goudvink	39	Soest

Index inspraakreacties

volg-nummer	naam	straat	nummer	plaats
146	A. Bitter / M. Folpmers	Vosseveldlaan	45	Soest
147	A. Otte	Libel	39	Soest
148	A. Rijks	Soesterbergsestraat	96	Soest
149	A.M. Slijp	Heideweg	66	Soest
150	B.J. Hemmen	Soesterbergsestraat	80	Soest
151	A.J. Balfoort	Soesterbergsestraat	74A	Soest
151	A.A.J. Koot	Soesterbergsestraat	74B	Soest
151	K.C. Kraayenbrink	Soesterbergsestraat	74C	Soest
152	Bewonersvereniging Soest Zuid	Bartolottilaan	41A	Soest
153	E.A.M. Blok-Sand / D. Blok	Soesterbergsestraat	94	Soest
154	C. Carels	Gallenkamp Pelsweg	20	Soest
155	C.M.J. Epskamp-Stam	Hofsteding	251	Soest
156	C.N. van Luneschlof	Vondellaan	19	Soest
157	D.G.S. ten Have	Bartolottilaan	37	Soest
158	H.I. de Klaver	Soesterbergsestraat	100	Soest
159	J.A.J. van Ebbenhorst-Tengbergen / D.A. van Ebbenhorst Tengbergen-Koiter	Gallenkamp Pelsweg	22	Soest
160	F.N. Brongers	Soesterbergsestraat	119	Soest
161	R. Fabrie / C.W.B.M. Fabrie-van Huijgevoort	Esdoornlaan	3	Soest
162	P.W.L. Brouwer / L. Grevelink	Esdoornlaan	1	Soest
163	Y.M. Groot-Padberg / A. Groot	Birkstraat	106	Soest
164	H. Kappers	Gerbrandyhof	3	Eindhoven
165	I. Oorthuijs	Oude Utrechtseweg	14	Soest
166	J. Greven	Seminariehof	5	Soest
167	J.J. de Rie	Ossendamweg	34	Soest
168	J. van Heteren	Esdoornlaan	8	Soest
169	J.W. Hengefeld	Bartolottilaan	2	Soest
170	C.L. den Heijer	Parklaan	104	Soest
171	M. de Lange	Soesterbergsestraat	84	Soest
172	M.F.E.. Verhoef	Esdoornlaan	5	Soest
173	J.A. Mulder / I. Blom	Duinweg	26	Soest

Index inspraakreacties

volg-nummer	naam	straat	nummer	plaats
174	O. van der Weij	Van Beuningenlaan	14	Soest
175	P.J. Schipper	Heideweg	38	Soest
176	H. Poelstra / L.Poelstra-Akkerman	Esdoornlaan	7	Soest
177	R. de Bruin-Feenstra	Gentiaanlaan	15	Soest
178	R.J. van Ginkel / J.A.H.M. van Ginkel-de Baat	Goudvink	63	Soest
179	R. Wiedemeijer	Buntweg	16	Soest
179	J.F.M. Lips	Buntweg	7	Soest
180	R. Wiggers	Soesterbergsestraat	25	Soest
181	R.A. Scheermakers	Soesterbergsestraat	81	Soest
182	R.W. Fransman	Bartolottilaan	20	Soest
183	S.G. Carta	Schoutenkampweg	55	Soest
184	S.G.L. de Ruiter	Foekenlaan	24	Soest
185	T.A.D. de Groot / J.M. de Waal	Heideweg	40	Soest
186	M.L. van Dam-Kreek / J.C. van Dam	Prunuslaan	1	Soest
187	M.P. van der Meer-Rauwenhoff / E. van der Meer	Bartolottilaan	53	Soest
188	D.R. Doorenbos	Bartolottilaan	40	Soest
189	G. Meindertsma / B. Meindertsma-Verolme	Soesterbergsestraat	93	Soest
190	H.H. Dijcks / P.M.T.J. Bertrams	Bartolottilaan	55	Soest
191	A. van Gelder	Heideweg	46	Soest
192a	ProRail	Postbus	2013	Utrecht
192b	ProRail	Postbus	2013	Utrecht
193	M.C.A. van Vliet	Ossendamweg	8	Soest
194	Rennes, AF van	Bartolottilaan	3	Soest
194	Rennes - Droogleever, KB van	Bartolottilaan	3	Soest
194	Rintel, PL	Bartolottilaan	5	Soest
194	Rintel - Vestering, D	Bartolottilaan	5	Soest
194	Marquenie, JFM	Bartolottilaan	6	Soest
194	Hoogerwaard, A	Bartolottilaan	7	Soest
194	Urka, REEM	Bartolottilaan	8	Soest
194	Kouwenberg, MP	Bartolottilaan	11	Soest

Index inspraakreacties

volg-nummer	naam	straat	nummer	plaats
194	Arkema, JMS	Bartolottilaan	15	Soest
194	Gils, LM van	Bartolottilaan	16	Soest
194	Koch, A	Bartolottilaan	18	Soest
194	Zonneveld, AJ van	Bartolottilaan	19	Soest
194	Fransman - Meltesen, WJ	Bartolottilaan	20	Soest
194	Lange - Laverman, C	Bartolottilaan	22	Soest
194	Brinkert, JW	Bartolottilaan	24	Soest
194	Wijk, CWM van	Bartolottilaan	26	Soest
194	Kirsten, MH	Bartolottilaan	26	Soest
194	Janssen - Steketee, J	Bartolottilaan	29	Soest
194	Breemer, MR van den	Bartolottilaan	30	Soest
194	Hall, RGM van	Bartolottilaan	30	Soest
194	Glerum, J	Bartolottilaan	31	Soest
194	Waal, WA de	Bartolottilaan	32	Soest
194	Wagenaar, HC	Bartolottilaan	35	Soest
194	Have - Hupkes, DGS ten	Bartolottilaan	37	Soest
194	Have, EA ten	Bartolottilaan	37	Soest
194	Aalders, J	Bartolottilaan	38	Soest
194	Lenarduzzi - Peters, SJJ	Bartolottilaan	39	Soest
194	Lenarduzzi, FM	Bartolottilaan	39	Soest
194	Oort - Sillevius, AC	Bartolottilaan	41	Soest
194	Verdonk, AN	Bartolottilaan	42	Soest
194	Boes, FD	Bartolottilaan	42	Soest
194	Es - Huisman, A van	Bartolottilaan	43	Soest
194	Pronk - Bakker, A	Bartolottilaan	45	Soest
194	Fam. Alberts	Bartolottilaan	46	Soest
194	Dijck, GFM van	Bartolottilaan	47	Soest
194	Langendorff, MGA	Bartolottilaan	48	Soest
194	Persoon, PJJM	Bartolottilaan	51	Soest
194	Meer, E van der	Bartolottilaan	53	Soest

Index inspraakreacties

volg-nummer	naam	straat	nummer	plaats
194	Dijcks, HH	Bartolottilaan	55	Soest
194	Bolhuis - Artz, AM	Bartolottilaan	57	Soest
194	Bolhuis, JHA	Bartolottilaan	57	Soest
194	Nijman, H	Bartolottilaan	24A	Soest
194	Boer, FCNM den	Bartolottilaan	41A	Soest
194	Jacobs, RF	Bartolottilaan	41A	Soest
194	Hoksbergen, RW	Bartolottilaan	7B	Soest
194	Hoogendijk - Matvejs Cimenti, MS	Van Beuningenlaan	4	Soest
194	Schreuder, C	Van Beuningenlaan	6	Soest
194	Ossendrijver, CJM	Van Beuningenlaan	6	Soest
194	Slaa, CE te	Van Beuningenlaan	8	Soest
194	Meijerink, MK	Van Beuningenlaan	8	Soest
194	Visser, A de	Van Beuningenlaan	9	Soest
194	Tiggelaar, B	Van Beuningenlaan	12	Soest
194	Tiggelaar - Roelfsema, TH	Van Beuningenlaan	12	Soest
194	Meerding, EJ	Van Beuningenlaan	15	Soest
194	Blanken, W	Van Beuningenlaan	16	Soest
194	Horz, N	Van Beuningenlaan	16	Soest
194	Doele, WJ	Van Beuningenlaan	17	Soest
194	Neelen, JJ	Van Beuningenlaan	18	Soest
194	Van der Weij	Van Beuningenlaan	42	Soest
194	Bakker, W	Van Beuningenlaan	20	Soest
195	J.F. van Soest-Radstok	Soesterbergsestraat	89	Soest
196	A.F.H. Torn /M.C. de Visser	Parklaan	78	Soest
196	P. van Reijen-Webb	Parklaan	88	Soest
196	C.L. den Heijer	Parklaan	104	Soest
196	P.J.A. Janmaat	Parklaan	80	Soest
196	Mark Heefer	Parklaan	72	Soest
197	R.J. Dorrestein / C.A.M.D. Israël	Gallenkamp Pelsweg	9	Soest
198	M. Drost	Soesterbergsestraat	75	Soest

Index inspraakreacties

volg-nummer	naam	straat	nummer	plaats
199	H.C. van Schalkwijk / E.T. van Schalkwijk-Schackmann	Eikenlaan	25	Soest
199	MJ.G. Klomp / L.Grüschke	Eikenlaan	33	Soest
199	M. Jansen	Kolonieweg	2F	Soest
199	E.B.M. Scholtens / W. van der Laan-van Ginkel	Eikenlaan	9	Soest
200	Klankbordgroep	Nieuweweg	95	Soest
201	H.M.J.A van Leent-Loenen	Nieuweweg	95	Soest
202	Y. Buis	Soesterbergsestraat	81	Soest
203	R.J. Wouters	Seminariehof	70	Soest
204	Provincie Utrecht	Postbus	80300	Utrecht
205	H.K. Vuijk	Van Beuningenlaan	11	Soest
206	M. Ripperda / M.C.M. Ripperda-Starrenburg	Bartolottilaan	7A	Soest
207	M. Zandwijk	Bartolottilaan	44	Soest
208	H.W. de Bruijn	Braamweg	42	Soest
209	Reizigersveniging ROVER	Walenburgerplein	104	Rotterdam
210	E.M.V. de Ruiter	Braamweg		Soest

Index inspraakreacties op straatnaam

volg-nummer	naam	postcode	straat	nummer	plaats
169	J.W. Hengefeld	3768GC	Bartolottilaan	2	Soest
194	Rennes - Droogleever, KB van	3768 GA	Bartolottilaan	3	Soest
194	Rennes, AF van	3768 GA	Bartolottilaan	3	Soest
53	P.L. Rintel / D. Rintel-Vestering	3768GA	Bartolottilaan	5	Soest
194	Rintel - Vestering, D	3768 GA	Bartolottilaan	5	Soest
194	Rintel, PL	3768 GA	Bartolottilaan	5	Soest
194	Marquenie, JFM	3768 GC	Bartolottilaan	6	Soest
87	A. Hoogerwaard	3768GA	Bartolottilaan	7	Soest
194	Hoogerwaard, A	3768 GA	Bartolottilaan	7	Soest
194	Urka, REEM	3768 GC	Bartolottilaan	8	Soest
194	Kouwenberg, MP	3768 GA	Bartolottilaan	11	Soest
194	Arkema, JMS	3768 GA	Bartolottilaan	15	Soest
194	Gils, LM van	3768 GC	Bartolottilaan	16	Soest
115	H. Galis / E.J. Galis-Goede	3768GA	Bartolottilaan	17	Soest
194	Koch, A	3768 GC	Bartolottilaan	18	Soest
79	A. van Zonneveld	3768GA	Bartolottilaan	19	Soest
194	Zonneveld, AJ van	3768 GA	Bartolottilaan	19	Soest
194	Fransman - Meltesen, WJ	3768 GC	Bartolottilaan	20	Soest
182	R.W. Fransman	3768 GC	Bartolottilaan	20	Soest
119	C. Lange-Laverman	3768GC	Bartolottilaan	22	Soest
194	Lange - Laverman, C	3768 GC	Bartolottilaan	22	Soest
81	P.H. Mulder	3768GA	Bartolottilaan	23	Soest
194	Brinkert, JW	3768 GC	Bartolottilaan	24	Soest
117	J.W. Brinkert	3768GC	Bartolottilaan	24	Soest
194	Kirsten, MH	3768 GC	Bartolottilaan	26	Soest
194	Wijk, CWM van	3768 GC	Bartolottilaan	26	Soest
38	P.J.J.Wetser	3768GB	Bartolottilaan	27	Soest
194	Janssen - Steketee, J	3768 GB	Bartolottilaan	29	Soest
194	Breemer, MR van den	3768 GC	Bartolottilaan	30	Soest
194	Hall, RGM van	3768 GC	Bartolottilaan	30	Soest

Index inspraakreacties op straatnaam

volg-nummer	naam	postcode	straat	nummer	plaats
194	Glerum, J	3768 GB	Bartolottilaan	31	Soest
194	Waal, WA de	3768 GC	Bartolottilaan	32	Soest
194	Wagenaar, HC	3768 GB	Bartolottilaan	35	Soest
157	D.G.S. ten Have	3768GB	Bartolottilaan	37	Soest
103	E. ten Have	3768GB	Bartolottilaan	37	Soest
194	Have - Hupkes, DGS ten	3768 GB	Bartolottilaan	37	Soest
194	Have, EA ten	3768 GB	Bartolottilaan	37	Soest
194	Aalders, J	3768 GD	Bartolottilaan	38	Soest
75	J. Aalders	3768GD	Bartolottilaan	38	Soest
16	J. Aalders / E. Aalders-de Wit	3768GD	Bartolottilaan	38	Soest
194	Lenarduzzi - Peters, SJJ	3768 GB	Bartolottilaan	39	Soest
194	Lenarduzzi, FM	3768 GB	Bartolottilaan	39	Soest
188	D.R. Doorenbos	3768 GD	Bartolottilaan	40	Soest
194	Oort - Sillevis, AC	3768 GB	Bartolottilaan	41	Soest
194	Boes, FD	3768 GD	Bartolottilaan	42	Soest
194	Verdonk, AN	3768 GD	Bartolottilaan	42	Soest
194	Es - Huisman, A van	3768 GB	Bartolottilaan	43	Soest
207	M. Zandwijk	3768 GD	Bartolottilaan	44	Soest
194	Pronk - Bakker, A	3768 GB	Bartolottilaan	45	Soest
194	Fam. Alberts	3768 GD	Bartolottilaan	46	Soest
194	Dijck, GFM van	3768 GB	Bartolottilaan	47	Soest
194	Langendorff, MGA	3768 GD	Bartolottilaan	48	Soest
108	E. Oldenburger-v.d. Poll	3768GB	Bartolottilaan	49	Soest
118	P. Persoon / M. Persoon-Berns	3768GB	Bartolottilaan	51	Soest
194	Persoon, PJJM	3768 GB	Bartolottilaan	51	Soest
187	M.P. van der Meer-Rauwenhoff / E. van der Meer	3768 GB	Bartolottilaan	53	Soest
194	Meer, E van der	3768 GB	Bartolottilaan	53	Soest
194	Dijcks, HH	3768 GB	Bartolottilaan	55	Soest
190	H.H. Dijcks / P.M.T.J. Bertrams	3768GB	Bartolottilaan	55	Soest
100	J.H.A. Bolhuis / A.M. Bolhuis-Artz	3768GB	Bartolottilaan	57	Soest

Index inspraakreacties op straatnaam

volg-nummer	naam	postcode	straat	nummer	plaats
194	Bolhuis - Artz, AM	3768 GB	Bartolottilaan	57	Soest
194	Bolhuis, JHA	3768 GB	Bartolottilaan	57	Soest
2	J. en R. Groot	3768GA	Bartolottilaan	21A	Soest
194	Nijman, H	3768 GC	Bartolottilaan	24A	Soest
152	Bewonersvereniging Soest Zuid	3768GB	Bartolottilaan	41A	Soest
194	Boer, FCNM den	3768 GB	Bartolottilaan	41A	Soest
194	Jacobs, RF	3768 GB	Bartolottilaan	41A	Soest
206	M. Ripperda / M.C.M. Ripperda-Starrenburg	3768 GA	Bartolottilaan	7A	Soest
194	Hoksbergen, RW	3768 GA	Bartolottilaan	7B	Soest
99	J. Teunissen	3768HB	Birkstraat	1	Soest
93	H. Marcus / M.E.T. Marcus-Remmers	3768HJ	Birkstraat	76	Soest
44	Ambachtsbakker van Kooten	3768HD	Birkstraat	93	Soest
7	J. van den Hoek	3768HL	Birkstraat	104	Soest
163	Y.M. Groot-Padberg / A. Groot	3768 HL	Birkstraat	106	Soest
26	P.W. Hilhorst	3768HL	Birkstraat	116	Soest
37	S. Overduin-Somsen / N. Overduin	3766AB	Bosstraat	5	Soest
122	A. van de Kooij-Westerveld / L.M. van de Kooij	3766AB	Bosstraat	7	Soest
34	P. Mout	3766AB	Bosstraat	9	Soest
40	F.P.M.Smeets	3766AB	Bosstraat	11	Soest
43	S.C.M. de Muinck Keizer-Larsen	3766AB	Bosstraat	19	Soest
80	C.A. Otto-van Zadelhoff	3766AB	Bosstraat	27	Soest
123	D.A. de Ruiter	3768CG	Braamduin	5	Soest
210	E.M.V. de Ruiter	3768 CD	Braamweg	7	Soest
46	L. de Lange	3768CD	Braamweg	25	Soest
208	H.W. de Bruijn	3768 CH	Braamweg	42	Soest
135	R.W.M. Augustinus	3768CH	Braamweg	26A	Soest
179	J.F.M. Lips	3768AV	Buntweg	7	Soest
179	R. Wiedemeijer	3768 AW	Buntweg	16	Soest
8	W.G. Bavinck / R.C. Bavinck-Willeumier	3766AP	Den Blieklaan	31	Soest
29	R.J. Smit	3766AS	Den Blieklaan	67	Soest

Index inspraakreacties op straatnaam

volg-nummer	naam	postcode	straat	nummer	plaats
56	C.J. Brederije-Kijlstra	3766AV	Den Blieklaan	80	Soest
82	D.P. Pickhard	3766EB	Di Lassostraat	89	Soest
11	M. Streefland	3768AT	Dr. s'Jacobstraat	22	Soest
144	W.E. van Dijk-de Haas	3768AS	Dr. s'Jacobstraat	27	Soest
66	E. Noë	3764BN	Duinweg	4	Soest
71	E.M. Meintjes	3768BN	Duinweg	10	Soest
124	D. Voet	3768BM	Duinweg	25	Soest
173	J.A. Mulder / I. Blom	3768BN	Duinweg	26	Soest
139	G.J.M. Voet	3768BM	Duinweg	27	Soest
89	E. van Zanten	3768BM	Duinweg	31	Soest
90	J.J. van Rossenberg	3765ED	Eigendomweg	10	Soest
22	E.B.M. Scholtens / W. van der Laan	3768ES	Eikenlaan	9	Soest
199	E.B.M. Scholtens / W. van der Laan-van Ginkel	3768 ES	Eikenlaan	9	Soest
86	C.F. Roel	3768EV	Eikenlaan	20	Soest
199	H.C. van Schalkwijk / E.T. van Schalkwijk-Schackmann	3768ES	Eikenlaan	25	Soest
36	P.G. Heij / T.J. Oldenburg	3768ES	Eikenlaan	27	Soest
52	I. Schuitemaker / M. Dijkstra	3768EV	Eikenlaan	28	Soest
49	B.B. Rademaker	3768ES	Eikenlaan	31	Soest
33	P. van Oers-Grove	3768EV	Eikenlaan	32	Soest
17	M. Klomp / L. Gruschke	3768ES	Eikenlaan	33	Soest
199	MJ.G. Klomp / L.Grüschke	3768ES	Eikenlaan	33	Soest
50	B. van den Berg-Tol	3768EV	Eikenlaan	34	Soest
27	W. Bemer	3768 EV	Eikenlaan	36	Soest
73	J. Manden / J. Manden-Greveling	3768EV	Eikenlaan	40	Soest
19	R. Immerzeel	3768ET	Eikenlaan	59	Soest
31	M. Los	3768 ET	Eikenlaan	67	Soest
162	P.W.L. Brouwer / L. Grevelink	3768BE	Esdoornlaan	1	Soest
161	R. Fabrie / C.W.B.M. Fabrie-van Huijgevoort	3768BE	Esdoornlaan	3	Soest
172	M.F.E.. Verhoef	3768BE	Esdoornlaan	5	Soest
176	H. Poelstra / L.Poelstra-Akkerman	3768 BE	Esdoornlaan	7	Soest

Index inspraakreacties op straatnaam

volg-nummer	naam	postcode	straat	nummer	plaats
168	J. van Heteren	3768BE	Esdoornlaan	8	Soest
128	J.J. van Heteren	3768BE	Esdoornlaan	8	Soest
97	T.B. Overvest	3768HX	Ferdinand Huycklaan	34	Soest
114	C. Brusse-Weernink	3768BJ	Foekenlaan	9	Soest
114	J. Brusse	3768BJ	Foekenlaan	9	Soest
114	E.J.M. Rigter	3768BJ	Foekenlaan	11	Soest
114	G.B. Rootert	3768BJ	Foekenlaan	11	Soest
13	R. Hazewinkel	3768BJ	Foekenlaan	15	Soest
114	R.J.P. Hazewinkel	3768BJ	Foekenlaan	15	Soest
137	R.J.P. Hazewinkel / Y.S. Hazewinkel-de Vries	3768BJ	Foekenlaan	15	Soest
114	W.H.E. Rasch	3768BK	Foekenlaan	20	Soest
184	S.G.L. de Ruiter	3768BK	Foekenlaan	24	Soest
94	F. E. Daniel	3768HV	Gallenkamp Pelsweg	8	Soest
197	R.J. Dorrestein / C.A.M.D. Israël	3768HT	Gallenkamp Pelsweg	9	Soest
154	C. Carels	3768 HV	Gallenkamp Pelsweg	20	Soest
159	J.A.J. van Ebbenhorst-Tengbergen / D.A. van Ebbenhorst Tengbergen-Koiter	3768 HV	Gallenkamp Pelsweg	22	Soest
83	A.M. van den Bos	3768HV	Gallenkamp Pelsweg	2 02	Soest
12	I.A.M.J. Broeders	3768BL	Gentiaanlaan	4	Soest
136	R. de Bruin-Feenstra	3768BL	Gentiaanlaan	15	Soest
177	R. de Bruin-Feenstra	3768BL	Gentiaanlaan	15	Soest
164	H. Kappers	5631 NP	Gerbrandyhof	3	Eindhoven
47	B.I.F. Keij en N. Warmerdam	3766WJ	Goudvink	33	Soest
145	A. Keij	3766 WJ	Goudvink	39	Soest
178	R.J. van Ginkel / J.A.H.M. van Ginkel-de Baat	3766 WK	Goudvink	63	Soest
134	M. Sevinga	3762SB	Hartweg	7	Soest
130	K.P. van Heiningen	3768BB	Heideweg	20	Soest
58	H.J. Niemeijer	3768BB	Heideweg	30	Soest
143	V. Veul	3768BA	Heideweg	37	Soest
175	P.J. Schipper	3768 BC	Heideweg	38	Soest
185	T.A.D. de Groot / J.M. de Waal	3768BC	Heideweg	40	Soest

Index inspraakreacties op straatnaam

volg-nummer	naam	postcode	straat	nummer	plaats
88	K.D. Soek-de Bruijn / I. Soek	3768BC	Heideweg	42	Soest
76	S.B. Wasseur	3768BC	Heideweg	44	Soest
191	A. van Gelder	3768BC	Heideweg	46	Soest
98	C.H. Frijling-Bull	3766BC	Heideweg	58	Soest
149	A.M. Slijp	3768BC	Heideweg	66	Soest
106	R.E. Schippers	3768GV	Hildebrandlaan	5	Soest
155	C.M.J. Epskamp-Stam	3763XG	Hofsteding	251	Soest
132	M.J. Epskamp	3763XG	Hofsteding	251	Soest
35	J.J. Vrakking	3766MC	Insingerstraat	56C	Soest
72	F.I. Marsman	3768CZ	Jeneverbesweg	10	Soest
41	A. Knol	3768 AH	Kastanjelaan	25	Soest
5	E. Gordijn de Leeuw	3768AH	Kastanjelaan	11A	Soest
92	N. Gomez de Moor / R.J. Rustenhoven	3764CS	Kerkstraat	113	Soest
20	H.G. Klinkenberg	3768EW	Kolonieweg	1C	Soest
3	M. Jansen	3768EX	Kolonieweg	2F	Soest
199	M. Jansen	3768 EX	Kolonieweg	2F	Soest
120	A. Smits / A.M. Smits-van Rooijen	3769CT	Korte Ossendam	40	Soest
30	W.A.J.E. Dobbelssteijn	3768CS	Korte Ossendam	51	Soest
147	A. Otte	3766 HE	Libel	39	Soest
39	Y.J. Herklots-de Vries	3766BT	Minstreelpad	34	Soest
138	R. van Wijk	3433NT	Montageweg	18	Nieuwegein
201	H.M.J.A van Leent-Loenen	3765 GC	Nieuweweg	95	Soest
200	Klankbordgroep	3765 GC	Nieuweweg	95	Soest
9	C.D. Smolders / H.C.M.M. Mol	3765GC	Nieuweweg	103	Soest
24	C. Smolders / H. Mol	3765GC	Nieuweweg	103	Soest
28	A.M. Labordus / D. Tuhuteru	3765GC	Nieuweweg	107	Soest
113	J. van de Flier	3768CV	Ossendamweg	1	Soest
85	G.C. van 't Klooster-Meijer	3768CV	Ossendamweg	7	Soest
193	M.C.A. van Vliet	3768CX	Ossendamweg	8	Soest
78	R.G.W. Thiel	3768CV	Ossendamweg	11	Soest

Index inspraakreacties op straatnaam

volg-nummer	naam	postcode	straat	nummer	plaats
101	M. Baan / C. Baan-Olthof	3768 CX	Ossendamweg	20	Soest
15	J. Westerveld	3768CV	Ossendamweg	21	Soest
77	J. Westerveld	3768CV	Ossendamweg	21	Soest
167	J.J. de Rie	3768 CX	Ossendamweg	34	Soest
25	D.G.J. van Straaten	3768CW	Ossendamweg	33A	Soest
95	C.G. van Kaam / M.M. van Kaam-de Jong	3768CA	Oude Utrechtseweg	7	Soest
1	J.H. Braber	3768CC	Oude Utrechtseweg	12	Soest
165	I. Oorthuijs	3768CC	Oude Utrechtseweg	14	Soest
57	CBS de Werveling	3768CC	Oude Utrechtseweg	24	Soest
23	W.B. Smit / V.A.S.G. Smit-Felix	3765GK	Parklaan	32	Soest
6	D. van Rouwendaal	3765GK	Parklaan	42	Soest
196	Mark Heefer	3765GK	Parklaan	72	Soest
196	A.F.H. Torn /M.C. de Visser	3765GK	Parklaan	78	Soest
196	P.J.A. Janmaat	3765GK	Parklaan	80	Soest
196	P. van Reijen-Webb	3765GK	Parklaan	88	Soest
170	C.L. den Heijer	3765 GK	Parklaan	104	Soest
196	C.L. den Heijer	3765GK	Parklaan	104	Soest
51	P. Jurg	3766AX	Pimpelmees	6	Soest
84	G.C. Beenen	3768ED	Plein van Zuid	11	Soest
112	NS	1000BG	Postbus	1283	Amsterdam
192a	ProRail	3500GA	Postbus	2013	Utrecht
192b	ProRail	3500GA	Postbus	2013	Utrecht
14	Gemeente Amersfoort	3800EA	Postbus	4000	Amersfoort
204	Provincie Utrecht	3508 TH	Postbus	80300	Utrecht
186	M.L. van Dam-Kreek / J.C. van Dam	3768BH	Prunuslaan	1	Soest
42	C. Leive-Broekhuis	3766XA	Reigerpad	15	Soest
70	M.N. Rybier	3766XA	Reigerpad	21	Soest
183	S.G. Carta	3768 AA	Schoutenkampweg	55	Soest
10	R.F.M. van Gorcom	3768AG	Schoutenkampweg	48D	Soest
166	J. Greven	3768 EE	Seminariehof	5	Soest

Index inspraakreacties op straatnaam

volg-nummer	naam	postcode	straat	nummer	plaats
4	P. Kiel	3768EE	Seminariehof	12	Soest
105	A.F.M. Borgts-van Schaik	3768EE	Seminariehof	20	Soest
116	C. van Rijn / M. van Rijn-Struik	3768EE	Seminariehof	34	Soest
203	R.J. Wouters	3768 EE	Seminariehof	70	Soest
129	J. Visser	3768EA	Soesterbergsestraat	21	Soest
180	R. Wiggers	3768 EA	Soesterbergsestraat	25	Soest
61	Keurslager Pouw	3768EB	Soesterbergsestraat	55	Soest
60	A.W.M. Kerckhoff	3768EK	Soesterbergsestraat	70	Soest
133	M. Peek	3768EC	Soesterbergsestraat	73	Soest
198	M. Drost	3768 EC	Soesterbergsestraat	75	Soest
48	P.L.M. van der Meulen	3768EC	Soesterbergsestraat	75	Soest
18	E. de Ruiter / M. de Ruiter-Kluit	3768EC	Soesterbergsestraat	77	Soest
107	M.H. de Ruiter-Kluit	3768EC	Soesterbergsestraat	77	Soest
64	L. Sträter	3768EC	Soesterbergsestraat	79	Soest
150	B.J. Hemmen	3768 EK	Soesterbergsestraat	80	Soest
181	R.A. Scheermakers	3768EC	Soesterbergsestraat	81	Soest
202	Y. Buis	3768 EC	Soesterbergsestraat	81	Soest
141	S. J. Dam	3768EC	Soesterbergsestraat	83	Soest
171	M. de Lange	3768 EK	Soesterbergsestraat	84	Soest
121	A.J. van Keken / E.M. van Keken-Hilhorst	3768CE	Soesterbergsestraat	85	Soest
21	J.J. Moret	3768EK	Soesterbergsestraat	86	Soest
74	J.J. Moret	3768EK	Soesterbergsestraat	86	Soest
45	D. Frederiks	3768EC	Soesterbergsestraat	87	Soest
195	J.F. van Soest-Radstok	3768 EC	Soesterbergsestraat	89	Soest
110	I. Uyland	3768 EK	Soesterbergsestraat	90	Soest
142	B.E.C. Dam-van Breemen	3768EC	Soesterbergsestraat	91	Soest
68	A.G. Sevinga	3768EK	Soesterbergsestraat	92	Soest
67	J.J. Sevinga-Baarnhoorn	3768EK	Soesterbergsestraat	92	Soest
189	G. Meindertsma / B. Meindertsma-Verolme	3768EC	Soesterbergsestraat	93	Soest
153	E.A.M. Blok-Sand / D. Blok	3768 EK	Soesterbergsestraat	94	Soest

Index inspraakreacties op straatnaam

volg-nummer	naam	postcode	straat	nummer	plaats
148	A. Rijks	3768 EK	Soesterbergsestraat	96	Soest
126	H. Hoksbergen	3768EL	Soesterbergsestraat	98	Soest
158	H.I. de Klaver	3768EL	Soesterbergsestraat	100	Soest
32	P. van den Broek	3768EC	Soesterbergsestraat	101	Soest
91	W. den Broeder	3768EL	Soesterbergsestraat	108	Soest
65	H. Roks-Louwaard	3768EL	Soesterbergsestraat	110	Soest
54	M.J. Simons-Vodegel	3768EL	Soesterbergsestraat	112	Soest
160	F.N. Brongers	3768 MB	Soesterbergsestraat	119	Soest
63	J. Schuitemaker	3768EB	Soesterbergsestraat	49A	Soest
127	J. Swiderski	3768EB	Soesterbergsestraat	69A	Soest
131	N. Kosterman / M. Jongbloed	3762EK	Soesterbergsestraat	72A	Soest
151	A.J. Balfoort	3768 EK	Soesterbergsestraat	74A	Soest
111	J.J. Balfoort-Brandhorst	3768EK	Soesterbergsestraat	74A	Soest
151	A.A.J. Koot	3768 EK	Soesterbergsestraat	74B	Soest
69	A.A.J. Koot / M.C.W. Koot-van Duuren	3768EK	Soesterbergsestraat	74B	Soest
151	K.C. Kraayenbrink	3768 EK	Soesterbergsestraat	74C	Soest
109	T. Middelkoop	3768EC	Soesterbergsestraat	97A	Soest
96	A. Andeweg	3768GE	Van Beuningenlaan	1	Soest
194	Hoogendijk - Matvejs Cimenti, MS	3768 GG	Van Beuningenlaan	4	Soest
194	Ossendrijver, CJM	3768 GG	Van Beuningenlaan	6	Soest
194	Schreuder, C	3768 GG	Van Beuningenlaan	6	Soest
194	Meijerink, MK	3768 GG	Van Beuningenlaan	8	Soest
194	Slaa, CE te	3768 GG	Van Beuningenlaan	8	Soest
194	Visser, A de	3768 GE	Van Beuningenlaan	9	Soest
205	H.K. Vuijk	3768 GE	Van Beuningenlaan	11	Soest
194	Tiggelaar - Roelfsema, TH	3768 GG	Van Beuningenlaan	12	Soest
194	Tiggelaar, B	3768 GG	Van Beuningenlaan	12	Soest
174	O. van der Weij	3768GG	Van Beuningenlaan	14	Soest
194	Meerding, EJ	3768 GE	Van Beuningenlaan	15	Soest
194	Blanken, W	3768 GG	Van Beuningenlaan	16	Soest

Index inspraakreacties op straatnaam

volg-nummer	naam	postcode	straat	nummer	plaats
194	Horz, N	3768 GG	Van Beuningenlaan	16	Soest
194	Doele, WJ	3768 GE	Van Beuningenlaan	17	Soest
194	Neelen, JJ	3768 GG	Van Beuningenlaan	18	Soest
194	Bakker, W	3768 GG	Van Beuningenlaan	20	Soest
194	Van der Weij	3768 GD	Van Beuningenlaan	42	Soest
102	M.C. Wouters-Raatjes	3768XM	Van Lenneplaan	27	Soest
125	B.T.M. Hansen	3768XL	Van Lenneplaan	80	Soest
62	D. Pureveen / A.M. Pureveen-Bekooij	3768HS	Vondellaan	2	Soest
140	S. Tervoort / D.M.C. Dequito	3768HS	Vondellaan	4	Soest
55	H. Rademaker	3768HR	Vondellaan	9	Soest
104	M.J. Rademaker	3768HR	Vondellaan	9	Soest
156	C.N. van Luneschlorf	3768HR	Vondellaan	19	Soest
59	R.L. Wouda	3768HS	Vondellaan	26	Soest
146	A. Bitter / M. Folpmers	3768GL	Vosseveldlaan	45	Soest
209	Reizigersvereniging ROVER	3309 AN	Walenburgerplein	104	Rotterdam