

Reactienota Churchillstraat

Op dinsdag 6 september was er een inloopbijeenkomst over de herinrichting van de Churchillstraat. Tijdens deze inloopbijeenkomst hebben inwoners en andere belanghebbenden de plannen bekeken. Zij hebben hierbij hun vragen kunnen stellen aan de medewerkers van de gemeente Barneveld. Ook kon iedereen reageren op de plannen. Hieronder kunt u zien welke reacties wij hebben ontvangen en onze reactie daarop. De vragen zijn anoniem gemaakt.

1. Geeft aan dat de link in de uitnodigingsbrief verwijst naar de Barneveldse Krant.

Antwoord: De link verwijst naar de projectpagina op de website van de gemeente Barneveld.

2. Wordt de Koterweg tot en met de fiets(aanloop)stroken meegenomen in uitvoering?

Antwoord: Ja, de opvangfietspaden Koterweg verdwijnen en hier komt groen voor in de plaats. We houden rekening met uitritten en de plekken waar klike's worden neergezet.

3. Kunnen er snelheidsremmende maatregelen komen tussen Plantagelaan en Amersfoortsestraat? Er staan bomen die in slechte staat zijn. Blijven deze bomen staan of worden er nieuwe bomen aangeplant?

Antwoord: verkeerskundig wordt het ontwerp niet aangepast. Omdat de rijbaan smaller wordt, passen we alleen drempels toe waar drukke oversteekplekken zijn. Daarmee is nu een logische verdeling over de hele weg voorzien. We zoeken naar de juiste balans hierin, omdat teveel drempels op 50 km/uur wegen voor hinder of overlast bij omwonenden kan zorgen.

Voor het groen komt een gedeeltelijke aanpassing. De bomen die worden gekapt zijn zichtbaar op de tekening. Deze worden vervangen. Voor de bomen die in de hondenuitlaatplaats staan nabij de Amersfoortsestraat geldt: de dode bomen worden verwijderd en vervangen door boomsoorten die ook elders in de straat wordt gebruikt.

4. Kan er niet meer geparkeerd worden in de nieuwe situatie vanwege doorstroming? Verandert er daarnaast iets aan de Rooseveltstraat?

Antwoord: het ontwerp wordt hier deels op aangepast. Het langsparkeren op het weggedeelte Columbusstraat en Livingstonestraat blijft (op verzoek van aanwonenden daar), maar bij de maatschappelijke voorzieningen ter hoogte van de Koterweg verwijderen we de langsparkeerstrook uit het ontwerp voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en meer groen.

5. Gaat het hondenveld ter hoogte van de Amersfoortsestraat weg? Wordt de inrit naar de Livingstonestraat niet vernieuwd?

Antwoord: Het hondenuitlaatveld blijft behouden, wel wordt de omheining aangepast naar aanleiding van het aangepast verkeerskundig ontwerp. Bij de Livingstonestraat wordt alleen de kruispuntaansluiting met de Churchillstraat vernieuwd omdat hier de verkeersveilige kruising met het tweerichtingenfietspad komt.

6. **A) De huidige brede stoep wordt momenteel gebruikt voor opstellen van ongeveer 10 afvalcontainers. B) Voor onze garage is een oprit, daar kan dus geen groen komen.**

Antwoord: Ja, op beide punten passen we het ontwerp aan.

7. **Mag de drempel op Koterweg achterwege blijven? (Ook namens de burens op -----).**

Antwoord: Ja, de uitritconstructie en kruispuntplateau zoals getoond op de inloopavond verdwijnt. We passen naar aanleiding van de inloopavond het kruispunt aan naar een voorrangskruispunt met middengeleider, zodat fietsers in 2 etappes kunnen oversteken. Om de snelheid van naderende fietsers uit de Koterweg af te remmen en voor een duidelijke 30 km/uur overgang wordt wel een kleine drempel in de Koterweg zelf geplaatst. Deze kan echter haaks gepasseerd worden, ten opzichte van het schuine in het oude ontwerp.

8. **Reactie van inspreker samengevat:**

- De weg niet smaller maken want er zijn vrachtwagens die elkaar moeten passeren.
- Meer drempels maar minder groot.
- Waarom een oversteekplaats bij de Singel met aan de overkant een hoge heg?
- Fietsers uit de voorrang, daar gaan auto's harder van rijden.
- Een fietspad verwijderen? Dan fietspad aan de kant Singel wel houden en bij het grasveld met half dode bomen verwijderen.
- Bij de Amerfoortsestraat zebra's aanbrengen voor oversteken personen en fietsen.
- Oversteek bij de Singel laten vervallen
- Aan 1 kant van de Churchillstraat aan de kant van de Singel een dubbel fietspad.
- Bij het Theater ligt al zo'n dubbel fietspad en wordt opeens enkel.
- De grasstrook met halfdode en al dode bomen kunnen die ook verwijderd worden.
- En de grasstrook opschuiven naar de woningen toe, kan het fietspad rechtdoor en niet via een paar bochten.

Antwoord: deze reactie zorgt voor een gedeeltelijke aanpassing van het plan. De rijbaan is versmald tot een breedte waarbij vrachtwagens elkaar goed en veilig kunnen passeren. Voor de drempels is gezocht naar de juiste balans tussen verkeersveiligheid en het voorkomen van overlast. Zo hebben we plateaus bedacht op de drukkere oversteeklocaties en/of waar deze in de huidige situatie ook aanwezig zijn. De oversteekplaats bij de Singel is een veelgebruikte. De heg ontnemt goed zicht op naderende fietsers. Daarom halen we deze uit de voorrang. Door het toepassen van middengeleiders wordt autoverkeer geremd. We brengen vanwege de relatief lage intensiteit op de Churchillstraat geen zebra's aan, maar maken het op de drukke oversteeklocaties

mogelijk om in 2 fasen (via een middengeleider) over te steken. Het fietspad dat 2 richtingen is bij het theater wordt in 2 richtingen doorgetrokken richting de Plantagelaan. De dode bomen in de hondenuitlaatplaats worden ten opzichte van het schetsontwerp nu wel meegenomen in het plan.

9. Reactie van inspreker samengevat:

- Goed nieuws dat straat wordt gerenoveerd. De weg, fietspaden, trottoirs en riool zijn niet zo best meer.
- Door het versmallen van de straat, het toepassen vluchtheuvels en veranderen voorrangsituatie voor auto's, zal de veiligheid ons inziens niet verbeteren, maar eerder verminderen.
- Over de vluchtheuvel voor huisnummer -- maken we bezwaar. Niet doen! (in verband met fatsoenlijk achteruit de weg op kunnen, ook met aanhanger).
- Het lijkt ons het beste om de huidige oversteek en weg bij van onze woning hetzelfde te houden. Of de oversteekplaats helemaal weghalen voor ons huis. Maar een betere plek voor oversteken zien we zo niet. En iets wat al jaren goed werkt is wellicht verstandig om ook maar niet te veranderen.
- De breedte van de bermen, trottoirs en fietspaden: we hebben sterke voorkeur om deze niet te veranderen. Is prima zo. Mensen kunnen elkaar goed passeren. Als de inrichting blijft zoals het nu is, kunnen mogelijk de gezonde bomen ook blijven staan. Dit is mogelijk ook een kostenbesparing en behoudt de straat zijn ruimtelijke karakter.
- Ook graag nadenken over opstelplaatsen containers.
- Fietspad met twee richtingen: we hebben geen idee wat verbetering is. Maar aandachtspunt is dat het bij kruispunten mogelijk voor meer risico's zorgt. Automobilisten zijn er niet altijd goed op bedacht dat een fietser van twee kanten kan komen.
- Riolering: aandachtspunt is ook capaciteit te vergroten, bij heftige regenbuien staat straat blank en lopen toiletpotten bij ons vol. Gebeurt niet zo vaak, maar is wel een aandachtspunt. Gescheiden riool voor dwa en hwa maken is wellicht al een oplossing.

Antwoord: deze reactie zorgt voor een gedeeltelijke aanpassing van het plan. We zorgen ervoor dat u uit alle richtingen goed en veilig uw uitrit in -en uit kunt rijden, ook met een aanhanger. Het versmallen van de rijbaan is nodig om de snelheid van 50 km/uur af te dwingen en zorgt voor minder onnodige verharding. Wij passen de oversteek bij het theater aan omdat hier onvoldoende zicht is, om fietsers veilig in de voorrang te kunnen houden en dit niet volgens de richtlijnen op een 50 km/uur weg hoort. We behouden zoveel als mogelijk gezonde bomen. Om automobilisten te attenderen op het nieuwe tweerichtingenfietspad zorgen we voor een duidelijke weginrichting. Straatkolken worden allemaal ontkoppeld en aangesloten op een nieuw aan te leggen waterberging onder de weg. hierdoor gaat al het regenwater uit de openbare ruimte naar dit pakket en niet naar het riool. Daarnaast bieden wij aanwonenden van de Churchillstraat aan om de woningen ook af te koppelen. Door deze maatregelen wordt overlast van regenwater aanzienlijk verminderd/verholpen.

10. Graag wil ik reageren op de aanpak van de Churchillstraat. Helaas ben ik niet in de gelegenheid om naar de inloopavond te komen, maar ik wil toch graag wat kwijt. Het ziet er bijzonder mooi en functioneel uit, ik kan alleen nergens vinden of de hondenloop plek ter hoogte van de Enk blijft bestaan (aan de overkant van de weg). Hier maken wij veelvuldig (en met ons vele anderen weet ik) gebruik van en het zou enorm fijn zijn als deze een plek krijgt in de nieuwe inrichting.

Antwoord: Het hondenuitlaatveld blijft behouden, wel wordt de omheining aangepast naar aanleiding van het aangepast verkeerskundig ontwerp.

- 11. Als verkeersveiligheid zo belangrijk is, dan is mijn suggestie: maak de gehele Churchillstraat een 30km-zone. Dan kunnen al die lastige hoge drempels bij alle zijstraten vervallen. Wordt stuk rustiger en veiliger met al die fietsoversteekplaatsen en neemt ook een hoop bezwaren van de bewoners weg. Een win/win situatie.**

Antwoord: Het plan wordt hierop gedeeltelijk aangepast. De Churchillstraat is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg in Barneveld, maar is nu nog ingericht volgens oude inzichten en niet volgens het Duurzaam Veilig principe. Bij Duurzaam Veilig wordt een weg zo ingericht dat de gewenste maximumsnelheid door het wegontwerp wordt afgedwongen en er veilige oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers zijn. Vanwege de belangrijke ontsluitende functie voor omliggende wegen blijft de Churchillstraat 50 km/uur, maar wordt deze beter ingericht. Wel passen we naar aanleiding van de inspraak de kruispunten Koterweg en Amersfoortsestraat aan, waarbij bij het kruispunt Koterweg de inritconstructie bovenop een plateau komt te vervallen.

- 12. Eiken in gemeenteplantsoen zijn dringend aan snoei toe. Er zit veel dood hout. Overhangende takken op pand Churchillstraat -----**

Antwoord: Alle bomen die blijven staan worden gesnoeid.

- 13. Komt er een goede oversteekplaats naar de Apotheek en Aldi? De huidige is gevaarlijk, die ligt te ver van de locaties af. Fietsers rijden nu vaak een stukje over de weg om de inrit te pakken.**

Antwoord: Ja, we gaan een oversteek tussen de Aldi en de apotheek in het plan verwerken, deze kan dan ook benut worden voor de bushaltegebruikers.

- 14. Oversteekplaats van Stanleystraat naar Amersfoortsestraat is volstrekt onlogisch. Wanneer oversteken? Je moet wachten tot al het verkeer weg is. In oude en veel veiliger situatie was de oversteekplaats meer rechts en meer links. Dit is een onveilige situatie.**

Antwoord: Ja, we gaan het kruispunt Amersfoortsestraat - Churchillstraat aanpassen, zodat fietsers en voetgangers hier duidelijker kunnen oversteken.

- 15. Kan op het stukje parallelweg Churchillstraat de wegverharding tot aan de erfgrans gelegd worden, in plaats van alleen de rijbaan met een stuk berm?**

Antwoord: Ja, we gaan elementenverharding toepassen tot aan de erfgrans

- 16. De op- en afritten van het plateau bij Churchillstraat 25 naar Koterweg moeten minder steil zijn dan de huidige drempel Koterweg / Schaffelaartheater. Dit voor de fietsers en auto's.**

Antwoord: De uitritconstructie en kruispuntplateau zoals getoond op de inloopavond verdwijnt. We passen naar aanleiding van de inspraak het kruispunt aan naar een voorrangskruispunt met middengeleider, zodat fietsers in 2 etappes kunnen oversteken. Om de snelheid van naderende fietsers uit de Koterweg af te remmen en een duidelijke 30 km/uur overgang te realiseren wordt wel een kleine 30 km/uur drempel in de Koterweg zelf geplaatst.

17. Ook voor ons als wij met camper of auto met aanhanger de Koterweg opdraaien naar ons huis mag de inrit "vloeiender" gemaakt worden. Nu is het erg hobbelen.

Antwoord: Ja, de uitritconstructie en kruispuntplateau zoals getoond op de inloopavond verdwijnt. We passen naar aanleiding van de inspraak het kruispunt aan naar een voorrangskruispunt met middengeleider, zodat fietsers in 2 etappes kunnen oversteken. Om de snelheid van naderende fietsers uit de Koterweg af te remmen en voor een duidelijke 30 km/uur overgang wordt wel een kleine 30 km/uur drempel in de Koterweg zelf geplaatst.

18. Boom in slechte conditie Slotstraat hoek Slotstraat bij Valkhof tegenover eerste hofje Doornenburg

Antwoord: Zit niet in het plan Churchillstraat, maar wordt apart daarvan wel opgepakt. De dode boom bij Slotstraat/Valkhof wordt verwijderd.

19. Vanaf Copernicusstraat e.o. loopt sinds een aantal jaren voor ons huis een fietspad, die aansluit op de fietspad aan noordzijde. Nu dat fietspad in het plan komt te vervallen, wat gebeurt er met de fietsers die daar dan geen doorgang meer hebben? Nu is in het plan alleen een voetgangersoversteek gepland, dus wat komt er voor de fietsers?

Antwoord: We gaan het plan aanpassen en deze oversteekmogelijkheid toevoegen.

20. Wij zouden samen met de burens op nummer -- graag een in/uitrit naar onze percelen no -- en no -- hebben. --> voldoende ruimte op eigen terrein -- >minder druk op de krappe parkeerruimte aan de straat

Antwoord: Vanwege inpassen fietsoversteek wordt langsparkeren opgeheven. In overleg is ervoor gekozen daarom parkeren op eigen terrein mogelijk te maken.

21. Oversteek fietsers etc. Staverden --> Ventweg Churchillstraat heffen!!! Nieuwe situatie wordt levensgevaarlijk en is totaal overbodig!!!

Antwoord: De oversteekplaats bij de Singel is een veelgebruikte. De heg ontnemt goed zicht op naderende fietsers. Daarom halen we deze uit de voorrang. Door het toepassen van middengeleiders wordt autoverkeer geremd.

22. Eenfietspad aansluiting rotonde Plantagelaan (zuid) doorzetten over rotonde en niet fietsen 3/4e rond laten gaan. Beheergrens zorgt anders voor een situatie die massaal fout wordt bereden.

Antwoord: Gedeeltelijke aanpassing op het ontwerp. De huidige rotonde geldt voor fietsverkeer nu op 3 van de 4 armen éénrichtingsverkeer, de doorgaande fietsverbinding aan de zijde van wijk Oldenbarneveld langs de Plantagelaan is 2 richtingen fietsverkeer. Wij verwachten dat fietsers die gebruik maken van het nieuwe tweerichtingenfietspad de Livingstonestraat al nemen van -en naar het zuiden, omdat dit directer en korter is. Het tweerichtingenfietspad is vooral aantrekkelijk voor fietsverkeer van -en naar de wijk Oldenbarneveld, maar ook richting het centrum. Om die beweging te maken, moet de rotonde tweekwart worden gefietst. Door de vormgeving die wij nu bedacht hebben sturen we fietsers automatisch de juiste richting in. Er zijn mogelijk fietsers die toch richting begraafplaats moeten fietsen en moedwillig tegen de richting in gaan fietsen. Dat kunnen we niet helemaal 100% voorkomen.

Wat we wel willen voorkomen is dat we onduidelijkheid creëren op de rotonde over wel of geen tweerichtingenfietsverkeer; als we de verbinding

tweerichtingen fietsverkeer zouden inrichten zou het voor de uniformiteit op alle 4 de armen van de rotonde moeten gebeuren. Daar is op de andere armen van de rotonde onvoldoende aanleiding voor. Wat ook mee weegt in onze afweging is dat de richting waar een nieuwe tweerichtingenfietsoversteek op de rotonde het meest nuttig zou zijn het zicht slecht is. Dit kunnen we voor de voetganger wel iets verbeteren, maar voor de fietser niet. We voeren daarom geen aanpassing door in het ontwerp in de zin van het aanleggen van een extra tweerichtingenoversteek op de rotonde. Wel passen we het toeleidende fietspad nog iets aan voor nog betere geleiding van de fietsers.

- 23. Ziet er goed uit. Let aub op duidelijke zichtbaarheid voor de 2 kanten achter het gebouw van de praktijk van de chiropractie. Is nu een dode hoek en daarmee gevaarlijk. Bomen weg/ lager bij de ingang van de chiropractor?**

Antwoord: Ja, er komt een voetpad aan de zijde van de chiropractor. Het zichtprobleem wordt kleiner doordat er een tweerichtingenfietspad komt, fietsers richting het theater moeten daardoor meer afstand van het gebouw houden.

- 24. Oversteek fietspad vanaf Archimedesstraat, Heestervak lage siervak + solitaire hoge sierbomen. Heestervak opbouw heesters vakken van laag naar hoog.**

Antwoord: We gaan het plan aanpassen en deze oversteekmogelijkheid toevoegen. De heestervakken worden in het nieuwe ontwerp meegenomen.

- 25. Voetpad wordt smaller, zorg dat dit niet te smal wordt voor rolstoelgebruikers en zet de verlichting op de erfrens zodat het voetpad begaanbaar blijft.**

Antwoord: We houden rekening met toegankelijkheid, het uitgangspunt is dat iedereen ongeacht welke handicap gebruik kan maken van de nieuwe inrichting.

- 26. Maak geen tweerichtingenfietspad. Maar aan beide zijden 1 fietspad. Vanaf de Koterweg naar de Amersfoortsestraat gaat het fietspad weg en zou tot bruggetje voetpad worden. Er wordt veel gefietst dus fietspad behouden.**

Antwoord: Een tweerichtingenfietspad zorgt voor minder oversteekbewegingen, is aantrekkelijker fietsen en in de praktijk wordt op de huidige éénrichtingenfietspaden al veel tegen de richting in gefietst.

- 27. Vanaf de Koterweg naar de Amersfoortsestraat gaat het fietspad weg en zou tot bruggetje voetpad worden. Er wordt veel gefietst dus fietspad behouden.**

Antwoord: Er komt aan de overzijde een tweerichtingenfietspad. De meeste fietsers ondervinden voordeel van het nieuwe tweerichtingenfietspad maar een klein aandeel fietsers zal hun routekeuze moeten aanpassen en een extra oversteek moeten maken. De extra oversteek geldt voor de route Koterweg - Amersfoortsestraat via de Churchillstraat. Deze reisbeweging is overigens ook mogelijk via de Cotelaer.

- 28. Als je drempels maakt zo laag mogelijk maar liever geen drempels.**

Antwoord: Ja, we verwijderen 1 plateau bij de Koterweg. De drempels die wel worden aangelegd richten we in conform de richtlijnen voor 50 km/uur drempels.

29. Plateau / uitritconstructie Koterweg laten vervallen

Antwoord: Ja, de uitritconstructie en kruispuntplateau zoals getoond op de inloopavond verdwijnt. We passen n.a.v. de inspraak het kruispunt aan naar een voorrangskruispunt met middengeleider, zodat fietsers in 2 etappes kunnen oversteken. Om de snelheid van naderende fietsers uit de Koterweg af te remmen en een duidelijke 30 km/uur overgang te realiseren wordt wel een kleine 30 km/uur drempel in de Koterweg zelf geplaatst.

30. Liever geen groenstrook maar bestrating daar waar het opvangfietspad komt te vervallen (westzijde Koterweg).

Antwoord: Ja, de opvangfietspaden Koterweg verdwijnen en hier komt groen voor in de plaats, rekening houdend met uitritten en opstelplaatsen voor containers.

31. Wij willen graag een directe uitrit op de Churchillstraat als de verbinding naar parkeerplaats Jan Seppenplein afgesloten wordt en omdat ons adres aan de Churchillstraat zit. Liefste links op ons perceel.

Antwoord: Nee, is niet mogelijk vanwege een verkeersveilige fietsoversteek en een te behouden boom.

32. Bij nummer 52 is de oversteek voor fietsers onveilig. Van de Churchillstraat naar de Van Schothorststraat zie je niks, moet je eerst om het hoekje kijken. Graag aandacht daarvoor.

Ja, er komt een voetpad aan de zijde van de Chiropractor. Het zichtprobleem wordt kleiner doordat er een tweerichtingenfietspad komt, fietsers richting het theater moeten daardoor meer afstand van het gebouw behouden.

33. Opheffen van de oversteek bij de Singel.

Antwoord: De oversteekplaats bij de Singel is een veelgebruikte. De heg ontnemt goed zicht op naderende fietsers. Daarom halen we deze uit de voorrang. Door het toepassen van middengeleiders wordt autoverkeer geremd.

34. De oversteek bij de Singel verplaatsen naar de Amersfoortsestraat.

Antwoord: Gedeeltelijke aanpassing van het ontwerp. De oversteek Singel is een veelgebruikte en blijft behouden, maar bij de Amersfoortsestraat gaan we het kruispuntontwerp aanpassen zodat fietsers daar ook in 2 etappes kunnen oversteken.

35. Maak van de Churchillstraat een groene dorpse weg met klinkers.

Antwoord: De Churchillstraat is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg in Barneveld maar is nu nog ingericht conform oude inzichten en niet conform het Duurzaam Veilig principe. Bij Duurzaam Veilig wordt een weg zo ingericht dat de gewenste maximumsnelheid door het wegontwerp wordt afgedwongen en er veilige oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers zijn. Vanwege de belangrijke ontsluitende functie voor omliggende wegen blijft de Churchillstraat 50 km/uur, maar wordt deze beter ingericht.

36. Geen uitritconstructies toepassen en anders zo laag mogelijk in verband met landbouwvoertuigen.

Antwoord: Gedeeltelijke aanpassing van het ontwerp. Het kruispunt Koterweg wordt aangepast naar een voorrangskruispunt en de uitritconstructie op een plateau verdwijnt uit het ontwerp. Wel komt er een 30 km/uur drempel in de Koterweg.

37. Weg breder maken dan het ontwerp nu in voorziet

Antwoord: De Churchillstraat is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg in Barneveld maar is nu nog ingericht conform oude inzichten en niet conform het Duurzaam Veilig principe. Bij Duurzaam Veilig wordt een weg zo ingericht dat de gewenste maximumsnelheid door het wegontwerp wordt afgedwongen en er veilige oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers zijn. De gekozen wegbreedte is passend bij 50 km/uur.

38. Geen dubbel fietspad aanleggen

Antwoord: Een tweerichtingenfietspad zorgt voor minder oversteekbewegingen, is aantrekkelijker fietsen en in de praktijk wordt op de huidige éénrichtingenfietspaden al veel tegen de richting in gefietst.

39. Nu hebben we 3 langsparkerplaatsen. In het ontwerp worden dat er 2. Kunnen dat er minimaal 3 blijven, of als het mogelijk is misschien zelfs meer? Ik wil daarmee niet overvragen.

Antwoord: Vanwege inpassen fietsoversteek wordt langsparkeren opgeheven. In overleg is ervoor gekozen daarom parkeren op eigen terrein mogelijk te maken.

40. 2x enkel fietspad (veiliger), voor Collings langs i.p.v. achter, voetpad wordt fietspad

Antwoord: Dit is niet mogelijk, omdat hier onvoldoende ruimte is.

41. Strookje halfverharding tussen de rijbaan en erfgrens graag verharden

Antwoord: Ja, we gaan elementenverharding toepassen tot aan de erfgrens.

42. Boom die gedeeltelijk voor te smalle inrit staat. Deze moet verwijderd en inrit aangepast. (zie bij reactie toegevoegde tekening)

Antwoord: Gedeeltelijk, de uitrit wordt geoptimaliseerd en ook de bushalte en parkeervoorzieningen. De gezonde boom blijft behouden.

43. Parkeerplek fout ingetekend (zie bij reactie toegevoegde tekening)

Antwoord: Ja, dit wordt aangepast.

44. Geen parkeerplekken voor appartement (daar is in overvloed ruimte te parkeren achter Schaffelaartheater)

Antwoord: Ja, de indeling van parkeren wordt aangepast in combinatie met bushalte en parkeren apotheek/arts. Wel blijven er enkele parkeerplaatsen behouden.

45. Fietspad door laten lopen bij oversteekplaats tot rotonde. (zie bij reactie toegevoegde tekening)

Antwoord: Dit fietspad is op de tekening niet ingekleurd, omdat het niet aan onderhoud toe is, maar blijft wel behouden tot aan de rotonde. Het nieuwe ontwerp sluit hier op aan.

46. 1. Algemeen: u schrijft dat deze inrichting de verkeersveiligheid ten goede komt maar volgens mij is dit in het geheel geen geval want iedereen weet dat een dubbel fietspad gevaarlijker is dan een enkel en wegversmallingen dienen zeker niet de verkeersveiligheid. Een voorbeeldje: Ik woon aan Churchillstraat 37 en als ik nu per fiets naar de Jumbo ga behoeft ik de Churchillstraat niet over te steken. Bij de nieuwe inrichting zal ik de Churchillstraat 2x dienen over te steken als ik naar de Jumbo wil en dat is al veel onveilig.

Antwoord: Er komt aan de overzijde een tweerichtingenfietspad. De meeste reisrelaties op de fiets ondervinden hier voordeel van, echter zal een heel klein aandeel fietsers een extra oversteek moeten maken voor de specifieke reisrelatie Koterweg - Amersfoortsestraat via de Churchillstraat. Deze reisbeweging is overigens ook mogelijk via de Cotelaer.

2. De oversteek vanaf Staverden naar de overkant via de brug kan volgens mij geheel vervallen want die heeft geen enkel zin meer en net die oversteek is bijzonder onveilig. Het gebeurt vaak dat als je er met de auto aankomt dat er plotseling een fietser oversteekt die bijna niet te zien is omdat ze veel zonder licht rijden. Je schrikt je dan ongelukkig.

Antwoord: De oversteek Singel is een veelgebruikte en komt niet te vervallen, maar uw aandachtspunt wordt opgelost doordat fietsers straks geen voorrang meer hebben op deze oversteekplaats.

3. De oversteek vanaf de churchillstraat vanaf nr. 37 als voorbeeld naar de van Schothorststraat vraagt om ongelukken. Ik zie het erg vaak dat het net goed gaat en er zijn al enkele ongelukken geweest met auto en fiets aldaar omdat de fietsers (elektrisch) en ook bromfietsen en ook elektrische steps achter de tandartspraktijk vandaan komen met hoge snelheid en dan zie je ze absoluut niet aankomen en moet je eerst stoppen om te kijken of er vanachter de tandartspraktijk iets aankomt want ander fiets je tegen elkaar op. Echt, het zicht is daar minimaal en er komen elke morgen honderden fietsers over die de kinderen naar school brengen. Als het fietspad zoals het er nu uitziet bij de Koterweg stopt, dan komen alle fietsers (veel met bakfiets) terug en dan blijven ze aan de overkant rijden en dat geeft onherroepelijk gevaarlijke situaties.

Antwoord: het kruispunt Koterweg wordt aangepast naar een voorrangskruispunt met middengeleider.

4. Het beste is volgens mij dat de inrichting blijft zoals ze nu is maar dat de asfaltering en bestrating goed gerepareerd wordt of vernieuwd. Bovendien bespaart dit aanzienlijk op de kosten.

Antwoord: De Churchillstraat is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg in Barneveld maar is nu nog ingericht conform oude inzichten en niet conform het Duurzaam Veilig principe. Bij Duurzaam Veilig wordt een weg zo ingericht dat de gewenste maximumsnelheid door het wegontwerp wordt afgedwongen en er veilige oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers zijn. Vanwege de belangrijke ontsluitende functie voor omliggende wegen blijft de Churchillstraat 50 km/uur, maar wordt deze beter ingericht.

5. Ik zie heel vaak boa's controleren op fout parkeren maar controle op elektrische steps die er velen overkomen gebeurt nooit want blijkbaar hebben ze daar geen tijd voor!

Antwoord: Dit valt buiten de scope van het project Churchillstraat.

47. Mijn advies is: laat het zoals het nu is en repareer wel de tientallen losliggende tegels op het voetpad wat er nu ligt, want dat vraagt om problemen. En laat de ontwerpers eens meer praktisch denken en niet theoretisch zoals nu het geval is.

Antwoord: De Churchillstraat is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg in Barneveld maar is nu nog ingericht conform oude inzichten en niet conform het Duurzaam Veilig principe. Bij Duurzaam Veilig wordt een weg zo ingericht dat de gewenste maximumsnelheid door het wegontwerp wordt afgedwongen en er veilige oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers zijn. Vanwege de belangrijke ontsluitende functie voor omliggende wegen blijft de Churchillstraat 50 km/uur, maar wordt deze beter ingericht.

48. Het was een fijne avond gisteravond, goed opgezet, met duidelijke tekeningen, met meerdere mensen van jullie die de bewoners van de Churchillstraat te woord konden staan, bedankt. Zo mocht ik, ----- wonende op nummer -- van de Churchillstraat, jou spreken, en onze zorgen uitspreken voor een in en uitrit voor onze woning. Vanmorgen nog even de situatie bekeken voor ons huis, er is nog een probleem, voor ons huis is een stoep -looppad , nu gebruiken heel veel fietsers, die stoep - looppad die naar en vanaf het Jan Seppeplein, om naar de Koterweg en daar vandaan naar Het Jan Seppeplein te gaan, dus met andere woorden, er zou een stukje dubbel fietspad moeten komen, met aansluiting op het stukje dubbel fietspad vanaf oversteek Koterweg naar Jan Seppeplein. Het is per mail allemaal een beetje lastig om uit te leggen. Wellicht zijn jullie bereid om het hier ter plaatse even te komen bekijken, ik zou daar graag bij aanwezig willen zijn, om het een en ander toe te lichten, ik ben bereikbaar op nummer. Veel sterkte en wijsheid toegewenst in het uitvoeren van de plannen. Met h groet -----.

Antwoord: Gedeeltelijk, de aanleg van een uitrit op de Churchillstraat is niet mogelijk gebleken omdat er een boom is die behouden moet worden. Wel wordt het plan aangepast door het toevoegen van een fietsdoorsteekje naar het Jan Seppenplein.

49. 1. Waarom komt er een fietspad aan één kant van de weg? De kans op botsingen tussen fietsers wordt groter en dat is niet goed voor de veiligheid. Hiernaast is het voor automobilisten die de Churchillstraat af- of opgaan lastig om het fietspad in de gaten te houden. Je moet als automobilist wel heel soepel in de nek zijn om alles te kunnen overzien.

Antwoord: Aan de oost- en zuidzijde van de Churchillstraat wordt het fietspad geschikt gemaakt voor fietsen in 2 richtingen. Hierdoor hoeven fietsers minder vaak over te steken en kan het fietspad aan de noordzijde voor een deel vervallen. Daarnaast ontstaat een aantrekkelijkere en directere fietsverbinding langs de Churchillstraat dan in de huidige situatie. Om voor automobilisten het zo overzichtelijk mogelijk te maken worden fietsoversteken minimaal 5,00 meter van de oversteek af geplaatst, zodat bij het verlaten van de Churchillstraat de automobilisten eenvoudig links en rechts kan kijken.

2. Oprijden naar de Churchillstraat wordt voor vrachtwagens heel lastig (bijvoorbeeld vanaf de Rooseveltstraat). Chauffeurs moeten het fietspad aan beide kanten in de gaten houden en de rijbaan van de Churchillstraat. Is mijn ogen wel heel erg veel. Het kan anders, maar dan blokkeren ze het fietspad. Hoe ziet u dat? Overdag is het nog te overzien, maar als het nat en donker is, wordt het rijden op goed geluk.

Antwoord: De zijstraten van de Churchillstraat worden incidenteel bereden door lange vrachtwagens. Het zou incidenteel voor kunnen komen dat een vrachtwagen het fietspad blokkeert, maar dit is bij het kruisen van eenzijdige fietspaden hetzelfde.

3. Waarom moeten de fietsers bij bijvoorbeeld (tussen de oude PWA-school en de Cotelaer) automobilisten voorrang verlenen? Dit is een tweeslachtig beleid want op de Rooseveltstraat en de Burgemeester Kuntzelaan hebben de fietsers voorrang. Mijn visie is, of de fietsers overal voorrang geven of nergens. Daarom geen tweeslachtig beleid want dat geeft onduidelijkheid en ongelukken.

Plaats aan het einde van de Koterweg svp ook haaiantanden, dit scheidt duidelijkheid.

Hiernaast maak ik me wel enige zorgen over de breedte van de oversteekplaatsen in het midden van de weg. Volgens mij is dit te smal voor bakfietsen en dit levert gevaarlijke situaties op.

Antwoord: De fietsoversteken Staverden – De Cotelaer en de oversteek bij het theater kruisen haaks een 50 km/uur weg. De landelijke richtlijnen adviseren om op 50 km/uur wegen fietsers geen voorrang te geven op solitaire fietsoversteken, uitgezonderd rotondes en situaties waar rechtdoor op dezelfde weg gaat voor geldt, zoals bij de zijwegen.

4. Op het plaatje van de herinrichting zie ik geen snelheidsbeperkende maatregelen, zoals o.a. drempels bij de oversteekplaatsen. De weg kan wel smaller worden, maar de snelle automobilisten blijven hard rijden of er moet een strikt handhavingsbeleid komen en niet zoals bij de Schoutenstraat-Amersfoortsestraat een paar 30 km borden en verder niets. Mijn advies is, ga deze genoemde straten tijdens werkdagen eens bekijken 's morgens tussen 6.30 en 8.00 uur.

Antwoord: Er zijn verhoogde plateau's voorzien op een aantal locaties en de zijwegen worden aangesloten met uitritconstructies of voorrangskruispunten met daarbij (of vlakbij) een drempel.

5. Het is niet helemaal goed te zien, maar hoe eindigt het tweezijdige fietspad van de Churchillstraat bij de rotonde met de Plantagelaan? Als fietsers vanaf de Churchillstraat richting begraafplaats willen, zullen er weinig de gehele rotonde nemen en waarschijnlijk aan de verkeerde kant de Plantagelaan oversteken en dat is zeer gevaarlijk. Auto's die vanuit het zuiden komen op de Plantagelaan kunnen door een hoge heg niet zien of er fietsers aan komen. Denk hier goed over na, want een simpel verbodsbord werkt helaas niet voor scholieren (en vele andere fietsers).

Antwoord: Zie schetsontwerp.

Algemeen wil ik hierbij het verzoek doen om nog een keer met de meetlat verkeersveiligheid te kijken naar de herinrichting, want er zitten helaas een aantal zwakke punten in.

Antwoord: We wegen alle belangen en ideeën zorgvuldig af.

50. Hierbij wil ik graag aangeven dat bij Churchillstraat -- 3 parkeerplaatsen hebben; op de tekening staan er 2 ingetekend. Wij zouden graag deze 3 willen behouden.

Antwoord: Vanwege inpassen fietsoversteek wordt langsparkeren opgeheven. In overleg is ervoor gekozen daarom parkeren op eigen terrein mogelijk te maken.

51. Als verkeersveiligheid zo belangrijk is, dan is mijn suggestie: maak de gehele Churchillstraat een 30km zone. Dan kunnen al die lastige hoge drempels bij alle zijstraten vervallen. Wordt stuk rustiger en veiliger met al die fietsoversteekplaatsen en neemt ook een hoop bezwaren van de bewoners weg. Een win/winsituatie.

Antwoord: Ontwerp wordt gedeeltelijk aangepast. De Churchillstraat is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg in Barneveld maar is nu nog ingericht conform oude inzichten en niet conform het Duurzaam Veilig principe. Bij Duurzaam Veilig wordt een weg zo ingericht dat de gewenste maximumsnelheid door het wegontwerp wordt afgedwongen en er veilige oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers zijn. Vanwege de belangrijke ontsluitende functie voor omliggende wegen blijft de Churchillstraat 50 km/uur, maar wordt deze beter ingericht. We hebben geen bezwaren over de snelheid van 50 km/uur

ontvangen, alleen enkele suggesties om er 30 van te maken. Wel passen we het kruispunt Koterweg aan n.a.v. de inspraak waarbij de inritconstructie komt te vervallen.

52. **Eerste punt op mijn lijstje betreft een haag ter hoogte van de rotonde Churchillstraat-Plantagelaan. Zie onderstaande afbeelding: Deze haag zou fietsers onttrekken aan het zicht van de automobilisten. Maar in principe komen hier geen fietsers vanuit de Churchillstraat, die moeten de rotonde rechtsom nemen in plaats van linksom omdat op de rotonde zelf een éénrichtingsfietspad ligt. Echter de praktijk is dat veel fietsers komende vanaf het tweerichtingenfietspad uit de Churchillstraat de kortste route zullen nemen en de rotonde linksom zullen nemen. Daarom werd ook geopteerd om op de rotonde een volledig tweerichtingenfietspad aan te brengen (derde punt op mijn lijstje). Net zoals we aan de noordzijde ter hoogte van de Lobeliastraat al hebben gerealiseerd.**

Antwoord: Het ontwerp wordt hierop gedeeltelijke aangepast. De haag passen we aan, de huidige rotonde geldt voor fietsverkeer nu op 3 van de 4 armen éénrichtingsverkeer, de doorgaande fietsverbinding aan de zijde van wijk Oldenbarneveld langs de Plantagelaan is 2 richtingen fietsverkeer. Wij verwachten dat fietsers die gebruik maken van het nieuwe tweerichtingenfietspad de Livingstonestraat al nemen van -en naar het zuiden, omdat dit directer en korter is. Het tweerichtingenfietspad is vooral aantrekkelijk voor fietsverkeer van -en naar de wijk Oldenbarneveld, maar ook richting het centrum. Om die beweging te maken, moet de rotonde tweekwart worden gefietst. Door de vormgeving die wij nu bedacht hebben sturen we fietsers automatisch de juiste richting in. Er zijn mogelijk fietsers die toch richting begraafplaats moeten fietsen en moedwillig tegen de richting in gaan fietsen. Dat kunnen we niet helemaal 100% voorkomen. Wat we wel willen voorkomen is dat we onduidelijkheid creëren op de rotonde over wel of geen tweerichtingenfietsverkeer; als we de verbinding tweerichtingen fietsverkeer zouden inrichten zou het voor de uniformiteit op alle 4 de armen van de rotonde moeten gebeuren. Daar is op de andere armen van de rotonde onvoldoende aanleiding voor. Wat ook mee weegt in onze afweging is dat de richting waar een nieuwe tweerichtingenfietsoversteek op de rotonde het meest nuttig zou zijn het zicht slecht is. Dit kunnen we voor de voetganger wel iets verbeteren, maar voor de fietser niet. We voeren daarom geen aanpassing in het ontwerp door in de zin van het realiseren van een extra tweerichtingenoversteek op de rotonde. Wel passen we het toeleidende fietspad nog iets aan om nog betere geleiding van de fietser te realiseren.

Het tweede punt op mijn lijstje betreft het fietsstrookje ter hoogte van Archimedesstraat 99-109. Zie onderstaande uitsnede: Van dit fietsstrookje wordt veelvuldig gebruikt gemaakt om vanuit de Archimedesstraat komende vanuit de Jumbo op de Churchillstraat te komen. In het nieuwe ontwerp eindigt dit fietsstrookje abrupt ter hoogte van het trottoir langs de Churchillstraat. Fietsers zullen via het nieuwe trottoir richting Plantagelaan of Amersfoortsestraat gaan rijden. Of de voetgangersoversteek gebruiken om aan de overkant op het tweerichtingenfietspad te komen. Verzoek was om hier ook een fietsoversteek te maken. Dit punt is door meerdere bezoekers ingebracht.

Antwoord: Ja, we gaan het plan aanpassen en deze oversteekmogelijkheid toevoegen.

Laatste punt op mijn lijstje betreft de parallelweg ter hoogte van huisnummer 83. Zie onderstaande afbeelding: Aan het begin van de parallelweg wordt vaak geparkeerd, zodat de bewoner van Koterweg 13 er bijna niet meer langs kan met zijn bus om zijn woning te bereiken. Er zijn in het verleden daarom al gele strepen op het asfalt aangebracht (Sander weet hier alles van). Bewoner van Koterweg 13 vroeg aandacht voor dit probleem zodat hij altijd zijn woning kan blijven bereiken.

Antwoord: We gaan het plan aanpassen dat parkeren hier niet meer logisch/mogelijk is.

53. Bij deze enkele aandachtspunten met betrekking tot het voorlopig ontwerp.

1. Ik heb de laatste jaren meerdere malen contact gehad met de heer Sander de Graaf van de Gemeente (zie bijlage met de laatste correspondentie) betreffende het parkeren van auto's op het hoek van de parallelweg van de Churchillstraat die aansluit op de Amersfoortsestraat.

Van enkele lang wonende bewoners van de parallelweg heb ik begrepen dat er vroeger een paar paaltjes stonden op deze plek en dat door deze paaltjes er nooit problemen waren met parkeerders op deze betreffende plek.

Antwoord: Ja, we gaan het plan aanpassen dat parkeren hier niet meer logisch /mogelijk is.

2. In de nieuwe situatie het aanstraten van de parallelweg Churchillstraat (huisnrs. 3 t/m 13) tot aan de erfgrenzen bewoners. Is nu niet het geval, zie onderstaande foto

Dit geeft in de huidige situatie in de regenperiode een vieze bende.

Antwoord: We gaan elementenverharding toepassen tot aan de erfgrrens.

3. Op de Churchillstraat tussen de Amersfoortsestraat richting de fietsoversteek De Enk wordt vaak aan de rechterkant van de weg geparkeerd (vooral in het weekend).

Ik heb begrepen dat in het nieuwe plan de weg hier versmald wordt, is het dan nog wel wenselijk - gezien de verkeersveiligheid - dat daar geparkeerd wordt of moet hier een parkeerverbod komen ?

Antwoord: In het nieuwe ontwerp wordt de rijbaan smaller en een doorgetrokken as-streep aangebracht. Daardoor is het al niet meer mogelijk en toegestaan om te parkeren op de rijbaan.

4. Is het mogelijk nog een slingerhek (fietsluis) te plaatsen in de doorgang van de Cotelaer naar de parallelweg Churchillstraat. Maar dan aan de kant van de parallelweg Churchillstraat. Ik woon zelf op Churchillstraat nr. en het is een zeer onoverzichtelijk punt. Als wij hier met de auto van en naar ons huis rijden, komen er regelmatig fietsers hard (tegenwoordig helemaal met de elektrische fietsen) uit deze steeg met enkele bijna-aanrijdingen tot het gevolg. Zie onderstaande foto van de situatie met aan de linkerkant de doorgang naar de Cotelear.

Antwoord: Plaatsing sluisje in overleg met bewoner.

5. Kunt u in het uiteindelijk ontwerp ook rekening mee houden dat bij de fietsoversteek De Enk, komende vanuit De Enk aan de overkant het alléén mogelijk is deze met een voertuig in te rijden middels een inklapbaar paaltje.

Net zoals in de huidige situatie. Dan kunnen normaalgesproken hier geen voertuigen in rijden en in de winter wordt deze doorgang zoals gewenst gebruikt door de winterdienst van de gemeente voor doorgang met een kleinere strooiauto. Zie onderstaande huidige situatie met het inklappaaltje.

Antwoord: We voegen een paaltje toe zodat er geen autoverkeer in kan behalve strooidienst of onderhoudsvoertuig.

54. N.a.v. de meeting dinsdag 6 september wil ik mijn reactie geven op het plan van de Churchillstraat.

Ik vind het betreurenswaardig dat er wederom een dubbel fietspad wordt gekozen omdat zo'n fietspad onveilig is, zeker voor oudere mensen.

De kans op ongelukken of bijnaongelukken is groot. Ik zelf probeer ieder dubbel fietspad te mijden maar dat wordt wel steeds lastiger.

Bovendien is een dubbel fietspad ook een crime voor automobilisten op de punten waarop je dit fietspad moet oversteken, je hebt meerdere ogen nodig die je niet hebt.

Verder als je b.v. vanaf de Amersfoortsestraat gaat oversteken naar de Stanleystraat en er komen van 2 kanten fietser aan, je moet stoppen dan sta je half

op de weg.

Ook de rotonde aan het eind van de straat bij Oldenbarneveld, die nu al vaak het toneel van bijna ongelukken is wordt nog onveiliger.

Antwoord: Gedeeltelijke aanpassing van het ontwerp, het kruispunt Amersfoortsestraat gaan we anders inrichten met een middengeleider zodat fietsers daar beter over kunnen steken. Een tweerichtingenfietspad is aantrekkelijker en zorgt voor minder oversteekbewegingen, dit wordt gehandhaafd in het ontwerp. Bij de rotonde Plantagelaan kiezen we voor een inrichting waaruit duidelijk is voor de fietser welke richting op de fietser de rotonde moet nemen.

Dan over de bomen, er gaan meer bomen gekapt worden dan terug gezet. Nu is algemeen bekend dat oudere bomen beter voor de CO2 en waterhuishouding zijn, dus het is zeer betreurenswaardig dat er zoveel bomen worden gekapt. Nu wordt er blij gemeld dat er 92 bomen worden terug geplant, maar afwachten wat, en dat er 23 bomen elders worden geplant. Wat hebben de mensen die in het centrum er aan dat bomen elders worden geplant.

Het centrum is de laatste 20 jaar al leeg geroofd van bomen, b.v. theaterplein, 20 jaar geleden stonden daar heel veel bomen nu is het een kale hete vlakke in de zomer.

Dit 23 bomen moeten minimaal in het centrum worden geplant want daar haal je ze ook weg, Bomen elders... Waar is elders? Garderen?

Antwoord: We hebben in de omgeving gekeken waar de 23 bomen geplant gaan worden. Dit wordt nu uitgewerkt. Omgeving bijvoorbeeld watergang Stanleystraat, Grasveld Churchillstraat.

Bovendien vraag ik me oprecht af waarom deze straat smaller moet. Er wordt soms te hard gereden maar waar niet, en houdt een smallere straat dat tegen? Ik woon zelf in het centrum, op de Langstraat wordt bij tijd en wijlen ook heel hard gereden, en je kunt niet zeggen dat het daar breed is. Kortom, gezien de enorme kosten (terwijl we bekribbelen op een fatsoenlijk uitvaartcentrum) lijkt het mij gerechtvaardigd hier nogmaals goed naar te kijken.

Antwoord: De Churchillstraat is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg in Barneveld maar is nu nog ingericht conform oude inzichten en niet conform het Duurzaam Veilig principe. Bij Duurzaam Veilig wordt een weg zo ingericht dat de gewenste maximumsnelheid door het wegontwerp wordt afgedwongen en er veilige oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers zijn. Vanwege de belangrijke ontsluitende functie voor omliggende wegen blijft de Churchillstraat 50 km/uur, maar wordt deze beter ingericht. Daarom maken we deze smaller, dat is ook nog beter voor het klimaat vanwege minder verharding en goedkoper.

55. Ik heb de tekening gezien en heel fijn dat er een bord komt voor fietsers 'verboden in te rijden', maar helaas is in de huidige tijd de praktijk geheel anders. Daarom mijn bezwaar betreffende het tweerichtingenfietspad. Ik zal u een aantal praktijkvoorbeelden geven waar een keurig rood bord staat met een witte balk, maar waar veel fietsers nier naar kijken (de politie kan daar nog geld verdienen). Plantagelaan ter hoogte van Ruimzicht waar regelmatige fietsers het bord aan de linker kant negeren en dan ineens van rechts komen op de rotonde met de Amersfoortsestraat. Dan nog een voorbeeld van de Churchillstraat: komend vanuit het dorp staat er aan de linkerkant na het Schaffelaartheater ook zo'n fraai bord, maar ook hier: helaas. Als laatste de Burgemeester Kuntzelaan komend vanaf het station het fietspad aan de linkerkant is een tweerichtingenfietspad en stopt een klein eindje voor de Van Dompelaarstraat en daar staat ook zo'n bord. Meer dan de helft van de fietsers negeert dit bord helaas. Heel fraai dat de verkeersdeskundigen vertrouwen op borden, maar helaas is de praktijk in dit land en ook in Barneveld geheel anders. Het wordt dus of heel streng handhaven, maar dan moet de zon in het westen opkomen denk ik, of verander het plan.

Antwoord: Bij de rotonde Plantagelaan kiezen we voor een inrichting waaruit duidelijk is voor de fietser welke richting op de fietser de rotonde moet nemen. Langs de gehele Churchillstraat komt een tweerichtingenfietspad, zodat het niet meer onduidelijk is waar nu wel en waar nu niet in 2 richtingen gefietst mag worden.

56. Ik heb nog één aandachtspunt. Ik neem aan dat in het uiteindelijke ontwerp de bestrating van de keerlus bij Churchillstraat 13 aansluit tot aan de inrit van Churchillstraat 13. Zie onderstaande situatieschets met het bedoelde, ingekleurd in oranje.

Antwoord. Ja, er wordt een nette aansluiting gerealiseerd.

57. Als Barnevelder ben ik blij dat de gemeente het initiatief neemt om de Churchillstraat te onderwerpen aan een onderhoudsbeurt. Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om te reageren op het gepresenteerde ontwerp. Dat zal ik doen in combinatie met steeds een verwijzing naar de tekening zodat ik hopelijk helder genoeg kan overbrengen wat onze zienswijze op het gepresenteerde plan is. Graag leg ik mijn overwegingen aan u voor. Hopelijk heeft u gelegenheid hier kennis van te nemen. Als vanzelfsprekend licht ik dat graag mondeling toe.

Antwoord: Ter kennisname aangenomen.

Groen:

Waar ik de gemeente en de ontwerpers in wil complimenteren is de passie waarmee voor mij overtuigend toegelicht is dat het beter is de iepen aan de zijde van de Plantagelaan te vervangen voor een meer gevarieerde boombeplanting. Dat klinkt veelbelovend. Dat er voor 20 bomen nog een nieuwe plek gevonden moet worden biedt kansen. Het Theaterplein is nu een grote plaat asfalt. Hoeveel vriendelijker zou het er uit kunnen zien als daar wat extra bomen in geplant worden? De intentie om de bermen te voorzien van meer duurzame groenbeplanting klinkt goed. Wel zou het mooi zijn als dat ook mogelijk is in de zone tussen de Van Schothorststraat en het Theaterplein. We begrepen dat doordat de bomen daar, gelukkig!, gehandhaafd blijven het lastig is de bestaande berm meer te “vergroenen”. Het zou waardevol zijn als dat wel kan. Nu nodigt de verdorde mosbaan uit om er op te parkeren als het druk is op de parkeerplaats. Tegelijkertijd zou het goed zijn als de gemeente dit niet laat maaien als er al niks groeit. Dat brengt bij het 2e onderwerp.

Antwoord: Suggesties worden waar mogelijk meegenomen. De asfaltvlakte bij het Theater wordt waarschijnlijk meegenomen met plan om het centrum te vergroenen. Hier zijn we in overleg over met Plaatselijk belang.

Water:

Wat ik een hele mooie stap vind is het voornemen om water meer lokaal te bufferen en op te slaan. We begrijpen dat het de bedoeling een waterberging toe te passen. In gesprek met de collega's tijdens de inloopavond heb ik daar enkele aandachtspunten bij benoemd. Hoe denkt de gemeente woningen te kunnen ontkoppelen als er sprake is van een in pandig lopend hemelwaterriool? Zijn er dan ook mogelijkheden? Ter plaatse waar wij wonen, is het hoogteverschil tussen de woning/oprit en het straatniveau best groot. Datzelfde geldt voor het hoogteverschil tussen het Theaterplein en de Churchillstraat. Dat is meest zichtbaar bij de meer voorkomende stortbuien. Door de grote kronen van de bomen komt het water praktisch het meeste op de verharde stoep of straat. Het water stroomt daarna zo snel naar de straat dat de berm geen kans maakt het water op te vangen. Het water kiest vanzelfsprekend de route van de minste weerstand, en dat is nu eenmaal de loop vanaf de verharde opritten direct naar de straat. De suggestie die ik wil doen is te onderzoeken of er mogelijkheid is dat het water vanaf de straat direct kan terugvloeien naar de berm. Dat zou kunnen door de berm niet met een trottoirband aan te sluiten maar juist de straat iets hoger te leggen dan de berm. Pas als de berm verzadigd is stroomt het water dan terug de straat

op. Het water is maar zo niet terug bij de woning, daar is de afstand en het hoogte verschil te groot voor. Een andere mogelijkheid kan zijn de trottoirband aan de straatzijde iets te verhogen, waardoor er eerst wat water blijft staan in de berm alvorens het afvloeit naar de straat.

Antwoord: Goede suggesties, we hebben dit meegenomen in de besprekingen. We gaan de bermen recht aanleggen, zonder verhang. Hierdoor wordt het water zoveel mogelijk gehouden in de berm. Bij hevige regenval kan het water ook doorstromen naar het waterbergende pakket. Vanuit dit pakket kan het water infiltreren in de direct aanliggende bodem, dus ook onder het groenvak. Het verhogen van de band kan niet doordat het water wat blijft staan nadelig kan zijn voor het (voornamelijk bestaande) groen. Wat betreft het inpandig afkoppelen, het maken van kosten voor het afkoppelen moet doelmatig zijn met het effect dat het heeft. Bij een inpandige regenpijp voor 1 woning wordt de doelmatigheid van de maatregel beproefd door de complexiteit van het afkoppelen en hebben wij besloten om deze woning dan ook niet af te koppelen.

Verkeers(on)veiligheid:

Zowel op de website als tijdens de het inloopmoment op 6 september bepleit de gemeente dat het beoogde de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarbij lijkt de focus te liggen op de combinatie van het verminderen en verarmen van de fiets- en voetgangersoversteken met het oog op behoud van de snelheid voor auto's. De Churchillstraat wordt mijns inziens terecht gezien als wijk-ontsluitingsweg. Dat betekent dat er met name bestemmingsverkeer gebruik maakt van deze weg. Het doorgaande verkeer volgt immers de Plantagelaan. Dat betekent voor mij dat de 50-kilometer-per-uur-regel voor deze weg wat meer ondergeschikt gezien mag worden. Er zijn best veel kruisingen met 30-km-wegen over en een relatief korte afstand. Slecht in enkele zones leent de straat zich in de bestaande weginrichting voor het halen van die snelheid. Dat wordt overigens met name in de avonduren wel geprobeerd. Het baanvak tussen de fietsoversteek Lijsterhof van en naar de Bouwheerstraat is 's avond bij uitstek een plek waar de weggebruikers graag het gas even flink diep intrappen.

In het nieuwe plan lijkt de nadruk gelegd te worden op "volgens de richtlijn" ontwerpen van de fiets-en-voetgangersoversteken. Daarbij valt op dat er een zeer gevarieerde uitwerking per oversteekplaats ontstaat, wat verre van consequent lijkt. Onze zorg is dat de weg veel meer verandert in een potentiële racebaan, waarbij de veiligheid voor de zwakke verkeersdeelnemers (voetgangers en fietser) onevenredig benadeeld wordt, ten opzichte van het beperkte voordeel van het behouden of verbeteren van doorstroming. Heeft de gemeente hier voldoende oog voor gehad? Is er nog geen voldoende ervaring met fiets-auto aanrijdingen op fietsoversteken?

Ik wil de diverse oversteken benoemen. In de tekening heb ik ze gemakshalve genummerd.

1. Oversteken naar de huisarts/apotheek vanaf zijde Theaterplein naar nr. 77.
2. Uitrit Theaterplein
3. Oversteek naar de Lijsterhof richting de scholen en de speelplaats
4. Oversteek bij de Van Schothorststraat
5. Oversteek Jan Seppeplein-Koterweg
6. Kruising Rooseveltstraat
7. Oversteek bij de Enk
8. Kruising Amersfoortsestraat-Stanleystraat
9. Kruising Livingstonestraat

10. Kruising Columbusstraat-Archimedesstraat

11. Aansluiting Plantagelaan zijde Lobeliastraat.

Antwoord: Ja, de kruispunten Amersfoortsestraat en Koterweg worden aangepast. Juist de veiligheid voor fietsers en voetgangers willen we daarmee verbeteren. Uniformiteit streven we na, alleen is dat niet overal mogelijk en is maatwerk toegepast.

1. Oversteken naar de huisarts/apotheek vanaf zijde Theaterplein naar nr. 77.

In de bestaande situatie is er een nauwe, niet fijne oversteek ter plaatse van de huisarts/apotheek. Dagelijks maken fietsende bezoekers daarom de oversteek ter plaatse van de inrit Theaterplein. Ze steken dan vanuit de uitrit van nr. 67 diagonaal de weg over, om de route terug in de richting van de Bouwheerstraat te vervolgen. Vanaf de andere kant, uit de richting Lijsterhof of de van Schothorststraat wordt vaak diagonaal overgestoken bij de in-uitrit Theaterplein richting nummer 77. Andere weggebruikers steken over bij de fietsoversteek Lijsterhof en komen vanaf nummer 55 even het stukje “tegen het verkeer in” over het fietspad. Ziet de gemeente mogelijkheden om dit meer te ondersteunen? Is het mogelijk de in-uitrit Theaterplein te combineren met een meer directe aansluiting op het fietspad aan de zijde bij het nieuwe “Churchill” appartementen gebouw?

Antwoord: Ja, we gaan een oversteek / route tussen de ALDI en de apotheek in het plan verwerken, deze kan dan ook benut worden voor de bushaltegebruikers.

2. Uitrit Theaterplein

De uitrit Theaterplein lijkt in het voorgestelde plan nagenoeg ongewijzigd te blijven. Wel wordt de rijbaan van de straat versmald. Omdat we hier dagelijks vanuit de woonkamer op kijken, zien we daarbij enkele aandachtspunten. Houdt de gemeente er rekening mee dat er dagelijks enkele vrachtwagens met een combi-oplegger vanaf de ALDI de bocht moeten maken de Churchillstraat op in de richting van de Bouwheerstraat? Daarbij hebben ze bij de huidige ontsluiting al de behoefte iets over het midden van de weg-as van de uitrit voor te sorteren, om voldoende te kunnen ophalen. Doen ze dat niet dan neemt de trailer de berm en stoepband mee. Bij het versmallen van de weg zal dit probleem juist verstrekt worden. Mogelijk is de wegsituering te verbeteren. De uitrijdende vrachtauto's worden namelijk ook sterk gehinderd door het tweerichtingsfietspad. Je verwacht de fietsers en scooters daar niet van rechts. Zelf met de beste bebording is het voor je gevoel dat ze “tegen het verkeer in” komen. In Nederland was immers de standaard dat verkeer zich rechts houdt, en je ziet het fietspad ook aan de overkant liggen. De krappe in-uitritconstructie zorgt zo af en toe voor hilariteit. Wachtende vrachtauto's die over de weg-as van de uitrit hebben voorgesorteerd om uit te rijden, worden geconfronteerd met automobilisten die zich dan weer klemrijden op de bermstrook om er tussen te wringen om toch in te rijden, terwijl de vrachtwagen dit blokkeert. Andersom gebeurt dat met inrijdende vrachtwagens die vanaf de kant van de Schothorststraat komen. Zij moeten fors ophalen, en hebben daar nu al de hele rijbaanbreedte voor nodig. Ga je dit versmallen, dan heeft dat gevolgen voor het straatmeubilair. In het bijzonder als een bus of vrachtwagen bij het inrijden direct de bocht rechtsom wil maken, dan is deze eigenlijk veel te krap voor lange voertuigen. De plantenbak waarin de beuken haag staat wordt door in- en uitrijdende opleggers met regelmaat geraakt. Mogelijk is de hele uitrit wat te verbeteren. Ons inziens is dat in het huidige plan onderbelicht.

Antwoord: Ja, we gaan de uitrit aanpassen / verbreden.

3. Oversteek naar de Lijsterhof richting de scholen en de speelplaats

Onze grootste wens in dit hele plan is de voorrangssituatie voor de voetgangers en fietser ter plaatse van de oversteek naar het fiets-voetpad Lijsterhof (richting de Ds. Fraanjeschool, De Lijsterhof/Fontein, en de speelplaats/grasveld) behouden blijft in de bestaande situatie. We zullen proberen te motiveren waarom. Dagelijks maken we zelf, samen met vele ouders, deze oversteek naar de school. De voorrangssituatie is voor de verkeersdeelnemers

zowel automobilisten als fietsers en voetgangers al jaren zeer vertrouwd. Voor ouders van en voor kinderen zelf is het zebrapad ter hoogte van nrs. 55-57 een veilige oplossing die vertrouwen geeft. Je kan kinderen goed leren dat ze daar voorrang hebben. De automobilisten zijn veelal rond die tijdstippen ook de ouders van kinderen van de school. Zij respecteren deze situatie dan ook heel bewust. Wat daarbij heel goed werkt is dat aan de zijde van de Lijsterhof er paaltjes zijn geplaatst. Deze remmen de fietsers en scooters af, en dwingen de oversteek plaats rustig te naderen. Tegenwoordig hebben ouders vaak bakfietsen. De capaciteit van het midden deel is in het nieuwe plan dermate beperkt dat er steeds fietsers zullen staan wachten op het doorgaande fietspad. Dat werkt eerder risicoverhogend dan verlagend. De stroom auto's is, bij aanvang en uitgaan van de school, fors. Een ander aspect wat ik graag benoem is dat nu regelmatig groepen schoolkinderen de oversteek gebruiken om, in fietsgroep (grotere kinderen) of wandelgroep (peuters en kleuters), de route te maken naar de Prins Willem Alexander basisschool en de Fontein. Als de voorrangssituatie wijzigt naar de voorgestelde oplossing is het reëel dat de groepen steeds onderbroken worden door passerend autoverkeer. Dat zal zeer onprettig zijn voor de groep en hun begeleiders, maar lokt ook risicovol oversteekgedrag uit. Je wilt immers graag de aansluiting bij de groep houden, en dan waagt iemand het er toch op? Verder speelt hier dat aan de kant van het Theaterplein/Lijsterhof het fietspad 2 richtingsverkeer is. Als je oversteekt moet je als (jonge) fietser nu 5 richtingen proberen te overzien. 3 voor fietsers en 2 voor auto's. Ons inziens is dat vragen om inschattingsfouten en dientengevolge de noodlottige ongevallen. We willen u als gemeente daarom nadrukkelijk verzoeken de voorgestelde inrichting te heroverwegen. Het kan kinderlevens redden. Het theoretische probleem van een voorrangsoversteek op een 50 km-weg is ons inziens van verminderd belang. De weg is, zoals ook elders benoemd, een wijk ontsluitingsweg, waarbij een aanzienlijk deel van het verkeer, bestemmingsverkeer is van en naar het Theaterplein. Tevens graag wat aandacht voor de opstelplek van de vuilcontainers. Nu dwingt deze plek dat 's morgens tijdens het legen van de containers dat de vrachtwagen op de oversteek staat.

Antwoord: Wij passen de oversteek bij het theater juist aan omdat hier onvoldoende zicht is om fietsers veilig in de voorrang te kunnen houden en dit niet volgens de richtlijnen op een 50 km/uur weg hoort. Om fietsers en voetgangers veilig en gemakkelijk over te kunnen laten steken kunnen ze in het midden van de rijbaan opstellen doordat er middengeleiders komen.

In de tekening die gepresenteerd is, lijkt er bij de Schothorststraat een in-uitrit constructie getekend. Deze is niet verder uitgewerkt in de 3D beelden en wordt ook niet benoemd als aangepast. Het krachtige van deze kruising/aansluiting vind ik dat deze voor de fietsers en de voetgangers een eigen en vrijliggende oversteek laat behouden. Door de slinger in het fietspad wordt de gewenste snelheidsvertraging voor de fietser gecreëerd, en krijgt de automobilist de kans om voor het oversteekmoment de kruisende fietser (zonder voorrang) toch alvast op te merken. Dat geldt andersom ook voor de fietser zelf. Ons inziens is dit voor dit type kruising de meest voor-de-hand-liggende uitwerking. Het daadwerkelijk aanbrengen van de oversteeklijnen op de rijbaan attendeert het autoverkeer hier ook nadrukkelijker op dan in de bestaande situatie. Wat hier wel beter kan is het benadrukken van het tweerichtingen-fietspad. Komend vanuit de Van Schothorststraat verwacht je het fietsverkeer niet van rechts. Die fietser komt nogal verstopt achter de bomen en struiken vandaan. Dat kan met de haaiantanden en/of ondersteunende bebording. Deze variant zou een verbetervoorstel kunnen zijn voor voorgestelde verslechterde oversteeken bij de Rooseveltstraat en de Amersfoortsestraat, al ook bij de Koterweg.

Antwoord: Ja, alle suggesties zitten al in het ter inzage gelegde schetsontwerp verwerkt. Het kruispunt Koterweg wordt aangepast naar een voorrangskruispunt met middengeleiders.

Ons inziens is de uitwerking van deze nieuwe oversteek een duidelijke verslechtering van de bestaande oversteek. Het belangrijk in beeld te houden dat het verkeer wat hier fietsend oversteekt veelal van het centrum over de Koterweg komt en richting het vrijliggende deel van de Rooseveltstraat gaat en visa-versa. Hoewel er wellicht een redenatie is waarom oversteeken voor fietsers over de as van de weg een logische keuze is, ervaar ik het als een

“onveilige” manier. Als fietser leer je immers om je plaats op de rijbaan rechts te houden? Een situatie met een fietsend kind dat zich voor een auto moet plaatsen, om zich midden op de rijbaan op te stellen, om over te kunnen steken, voelt voor mij als een zoeken naar een ongewenst conflict. De fiets zal namelijk kort op de kruisende weg moeten opstellen, om de oversteek zo klein mogelijk te maken. Afslaand verkeer dat links afslaat vanaf de Churchillstraat, en dus voorrang moet krijgen van de fietser, moet dus kort voor de opgestelde fiets langs draaien om de inrit te kunnen nemen. De opgestelde fietser komt daarmee in gevaar. De fiets aan de eigen weg kant, bij voorkeur vrij van de rijbaan, te laten opstellen, biedt ons inziens daarmee de meer mogelijkheid voor een eigen “veilige opstelplek”. Graag geef ik ter overweging dit ook zo te behouden, of wel meer passend in de nieuwe indeling uit te werken.

Antwoord: Het kruispunt Koterweg wordt aangepast naar een voorrangskruispunt met middengeleider. Wel gaat de fietser over dezelfde ruimte als de auto. Een fietser hoeft niet volledig naar de as van de weg, want de fietsdoorsteek wordt 4,00 meter breed.

Kruising Rooseveltstraat

Het is ons in het gepresenteerde tot verbazing dat de huidige vrij-liggende fietspaden van de Rooseveltstraat in het geheel lijken te verdwijnen. Het gevolg hiervan zal logischer wijze zijn dat fietsers op de rijbaan van de Rooseveltstraat zullen rijden om richting de Amersfoortsestraat te gaan.

Afhankelijk van het soort fietser zal men het dubbele fietspad aan de zuidzijde gebruiken of alvast dwars-over-steken en door de berm de oversteek maken. Het is alsof je een park ziet waar van de logische looplijn wordt afgeweken door een onlogische omhaal. Als gevolg daarvan is meestal na een korte periode het “geitenpaadje” zichtbaar. De logische lijn krijgt immers altijd de voorkeur?! Zeker voor de woningen 19-23 die straks geen fietspad voor de deur meer hebben. Voor ons zou het nog te overwegen zijn de vrij-liggende fietspaden aan de Rooseveltstraat wel te behouden als aansluiting op het dubbele fietspad aan de zuidzijde, met het weglaten van de fietsoversteken. Die oversteken zijn dan iets verderop aan te treffen (kruising Koterweg of de Enk). Dat is aan zich een verslechtering, omdat daarmee een onlogische zwenk nodig is voor de links afslaande fietsers. Zij kruisen namelijk het parallel rijdende auto verkeer. In de voorgestelde vorm waarbij ook het fietspad voor de nummers 19-25 wegvalt, ontstaat er onnodig meer overstekend verkeer bij de nu al onoverzichtelijke oversteek de Enk waar we zo op terugkomen.

Het inrichten van de van Schothorststraat en de Rooseveltstraat als 30-zone wekt in deze ook extra de belangstelling. Deze straten wijken in soort niet af van de Amersfoortsestraat welke wel een 50-weg blijft. Dat terwijl juist de Amersfoortsestraat over het geheel genomen geen vrij-liggend fietspad heeft, en beide genoemde straten deels wel. Beide zouden net als de Churchillstraat te kenmerken zijn als “wijkontsluitingswegen”. Andersom als dit niet zo is zou de Amersfoortsestraat, tussen de Plantagelaan en Churchillstraat, zeker een 30-weg moeten worden, wil het ontwerp enige consistentie vertonen.

Antwoord: De genoemde straten Amersfoortsestraat en Rooseveltstraat die nu nog 50 km/uur zijn worden op termijn 30 km/uur. Daar wordt op dat moment ook de inrichting op aangepast. De opvangfietspaden Rooseveltstraat verdwijnen vanwege de conflicten die er ontstaan tussen motorvoertuigen en fietsers die gelijktijdig op de weg uitkomen. Door de voorgestelde inrichting zit de fietser altijd vóór of achter een motorvoertuig en zijn deze “weef” bewegingen niet meer aan de orde. Daarmee wordt de situatie verkeersveiliger. Wij verwachten niet dat hierdoor een olifantenpad ontstaat omdat de reguliere route aantrekkelijk genoeg is.

De uitwerking van de oversteek de Enk geeft te denken. Wat is de waarde van deze oversteek? Het overstekende verkeer dat via de Cotelaer gaat is mogelijk niet groot. Meer verkeer gaat eigenlijk via de parallelle Churchillstraat richting de Amersfoortse straat. Zou deze oversteek niet kunnen vervallen als de oversteek bij de Amersfoortsestraat gelijkwaardig aan de oversteek van de Schothorststraat wordt gemaakt? Dan zou met verhoogd berm groen (doornachtige struiken of haagbeuk bijvoorbeeld) het oversteken bij ofwel de Amersfoortsestraat of de Koterweg in de voorgestelde uitwerking af te

dwingen zijn. Daarmee is er een “onveilige” oversteek minder. In ons voorstel zou de oversteek bij de Rooseveltstraat ook een optie blijven. Als de oversteek een belangrijke functie heeft en op deze plek behouden moet blijven, vraagt dat ons inziens om andere uitwerking dan voorgesteld. Zoals al toegelicht bij de oversteek Lijsterhof zien we de variant met de te smalle middenoversteek niet zitten. Wat hierbij zeker mist is het afremmen van het verkeer dat in de voorgestelde uitwerking geen voorrang heeft. Voor de automobilisten is het fietsend verkeer dat vanaf de brug van de Enk komt, of vanaf de Cotelaerzijde, moeilijker te overzien. Dat komt deels door het struikgewas van de woning op nummer 19 en van de struiken van het uitlaatveld. Die belemmeren een deel van het zicht. Dat is maar beperkt op te lossen. Het afdwingen van vertraging van de overstekers is eenvoudig te bereiken door enerzijds de berm te vullen met een lage ondoordringbare vulling. Lage struikjes, of bloemen. Bij de oversteek zelf is dan aan het aan beide zijden plaatsen paaltjes zoals bij de huidige oversteek Lijsterhof zeer aan te bevelen. Daarmee wordt het overstekende fietsverkeer afgeremd, en heeft de automobilist de kans deze op te merken.

Antwoord: Er is tijdens de inloopavond meermaals aandacht gevraagd voor deze oversteek en in de huidige praktijk is dit een veelgebruikte oversteek. Als we hier alleen een voetgangersoversteek van zouden maken, gaat deze onbedoeld gebruikt worden voor fietsers. Daarom kiezen wij ervoor om de oversteek niet op te heffen, want dan zouden voetgangers een flink stuk om moeten lopen tussen De Enk en de Cotelaer. Omdat fietsers deze oversteek dan ook zouden gebruiken, kiezen we ervoor een veilige fiets -en voetgangersoversteekmogelijkheid te realiseren.

Wanneer je de uitwerking van de eerdere kruisingen in gedachten bekruipt bij het zien van, de uitwerking van de oversteek Amersfoortsestraat – Stanleystraat, het gevoel dat dit echt een theoretische keuze is zonder bekendheid met de situatie. Ook hier geldt ons inziens dat er een merkwaardige keuze is gemaakt door de fietsoversteek in het hart van de weg te leggen. De voordelen van het behoud van een vrij-liggende opstelplek voor de fietsers heb ik reeds bij 5 (oversteek Koterweg-Seppeplein) geprobeerd toe te lichten. Voor een (jonge) fietser geeft deze opstelwijze een groot gevoel van onveiligheid. De Amersfoortsestraat is in het voorgestelde ontwerp een 50-weg gebleven. Dat heeft een hogere naderingsnelheid naar de op de rijbaan opgestelde kwetsbare weggebruikers. Hier was ons inziens een uitwerking met een vrij-liggende fietsoversteek, in de geest van de bestaande situatie, of nagenoeg gelijk aan de kruising Schothorststraat veel logischer geweest. Daarmee kan dan ook worden bereikt dat bijvoorbeeld overstekende fietsers en scooters, met name in bijvoorbeeld avonduren, niet met grote snelheid de oversteek van Amersfoortsestraat naar de steeg van de Stanleystraat maken en visa-versa. In de vrijliggende variant, dwingt de slinger die voor de fietser/scooter ontstaat weer de snelheid naar stapvoets te verlagen. Daarmee is er meer tijd voor zowel de automobilist als de fietser/scooter om elkaar op te merken. Dat heeft vanzelfsprekend een positief effect op de veiligheid.

Antwoord: Ja, dit kruispunt wordt aangepast naar een voorrangskruispunt met middengeleiders. Door het fietspad 4,00 meter breed te maken hoeven (jonge) fietsers niet naar het midden van de rijbaan. Overigens hebben fietsers en voetgangers geen voorrang.

Kruising Livingstonestraat

Het wegvallen van het fietspad aan de zijde van de Archimedesstraat kan ik vanuit het voorgestelde plan volgen. De positionering van de diverse voetgangersoversteken, lijken alleen niet geheel te corresponderen met de overzijde. De middelste komt recht tegenover 2 bomen uit. Dat kan beter. Wat ik verrassend vind is het verschil in wegmarkering en opstelling. In gesprek met mevr. Pluimers benoemde ik het punt dat je fietsers niet van rechts verwacht als je de kruisende weg nadert. Ze verzekerde me toen dat dat natuurlijk goed zichtbaar gemaakt zou worden middels passende bebording. Wat opvalt is het verschil met de aansluiting Rooseveltstraat en Van Schothorststraat. Bij de ene kruising is er wel sprake van haaiantanden, bij de ander niet. Bij de ene is er wel een uitritconstructie bij de ander niet. Bij de ene is er wel een vrij-liggende fietsoversteek bij de ander niet. De keuze lijkt niet

consequent. Bij deze kruising zou ondanks de uitrit constructie een set haaiantanden aan beide zijden voor het fietspad i.p.v. de blokmarkering, al dan niet gecombineerd met bebording, ter herkenning van het fietsverkeer uit 2 richtingen, wel verduidelijking kunnen geven.

Antwoord: We zorgen ervoor dat de voetgangersoversteken logisch uitkomen in het definitieve plan. Het verschil in haaiantanden is te wijten aan dat bij een uitritconstructie formeel geen markering nodig is en bij een regulier voorrangskruispunt wel. We zoeken naar de meest duidelijke situatie hierin.

Kruising Columbusstraat-Archimedesstraat

De kruising Archimedesstraat Columbusstraat heb ik na de eerder gemaakte opmerkingen geen reactie op bij te voegen. Deze gebruik ik onvoldoende om daar een op de praktijk gebaseerde reactie bij te geven.

Antwoord: Voor kennisgeving aangenomen.

Aansluiting Plantagelaan zijde Lobeliastraat.

De aansluiting op de rotonde plantagelaan, Lobeliastraat vraagt ons inziens om meer aanpassing. Met name wordt dat versterkt door het inzetten op het twee-richtingen-fietspad. Als je Barneveld nadert vanuit de richting van de Brielaard, dan is het zicht op de van rechts naderde (jonge) fietser erg beperkt door de daar aanwezige haag. De foto van Google maps geeft dit niet eens zo sterk weer, omdat deze hoger is genomen dan de positie die je als autobestuurder hebt. Hoewel het wellicht niet de bedoeling is dat fietsers hier tegen de rijrichting van de rotonde oversteken, wordt dit toch uitgelokt door de wegsituatie. Parallel aan de Plantagelaan is het fietspad in 2 richtingen. Aan de kant van de Churchillstraat wordt dat ook zo. Een fietser die vanaf de Churchillstraat komt, en oversteekt in de richting van ofwel de Lobeliastraat of de Plantagelaan(ri Brielaard) zal gevoelsmatig de oversteek tegen de rijrichting van de rotonde maken. Om het zicht te vergroten is mijn advies de haagsituatie daarop aan te passen. Dat kan door deze sterk te verlagen naar 30-50 cm, zodat er geen kleine kinderen achter verstopt kunnen zitten.

Antwoord: Gedeeltelijke aanpassing van het ontwerp. De huidige rotonde geldt voor fietsverkeer nu op 3 van de 4 armen éénrichtingsverkeer, de doorgaande fietsverbinding aan de zijde van wijk Oldenbarneveld langs de Plantagelaan is 2 richtingen fietsverkeer. Wij verwachten dat fietsers die gebruik maken van het nieuwe tweerichtingenfietspad de Livingstonestraat al nemen van -en naar het zuiden, omdat dit directer en korter is. Het tweerichtingenfietspad is vooral aantrekkelijk voor fietsverkeer van -en naar de wijk Oldenbarneveld, maar ook richting het centrum. Om die beweging te maken, moet de rotonde tweekwart worden gefietst. Door de vormgeving die wij nu bedacht hebben sturen we fietsers automatisch de juiste richting in. Er zijn mogelijk fietsers die toch richting begraafplaats moeten fietsen en moedwillig tegen de richting in gaan fietsen. Dat kunnen we niet helemaal 100% voorkomen. Wat we wel willen voorkomen is dat we onduidelijkheid creëren op de rotonde over wel of geen tweerichtingenfietsverkeer; als we de verbinding tweerichtingen fietsverkeer zouden inrichten zou het voor de uniformiteit op alle 4 de armen van de rotonde moeten gebeuren. Daar is op de andere armen van de rotonde onvoldoende aanleiding voor. Wat ook mee weegt in onze afweging is dat de richting waar een nieuwe tweerichtingenfietsoversteek op de rotonde het meest nuttig zou zijn het zicht slecht is. Dit kunnen we voor de voetganger wel iets verbeteren, maar voor de fietser niet. We voeren daarom geen aanpassing in het ontwerp door in de zin van het realiseren van een extra tweerichtingenoversteek op de rotonde. Wel passen we het toeleidende fietspad nog iets aan om nog betere geleiding van de fietser te realiseren en passen we de haag aan.

Parkeren:

Bij de apotheek en huisarts is nu een beperkt aantal parkeervakken beschikbaar. Deze worden in de avond, nacht en weekend gebruikt voor lang parkeren. Dat is vanzelfsprekend prima. De apotheek en huisarts zijn dan gesloten. In de dag-situatie door de weeks kan het ontmoedigen van lang parkeren bijdragen aan beschikbaarheid van de vakken voor mensen die de huisarts en apotheek bezoeken. Kan de gemeente overwegen hier “blauwe”

vakken van te maken? Met een maximale parkeertijd van bijvoorbeeld 1 uur? Het zou goed zijn dat bij de herinrichting ook even goed gekeken wordt naar het hoogteverschil tussen de staat en de "smalle" tussenberm. Nu is het op sommige plekken zo dat je autoportier tegen de berm loopt als je deze opent bij het uitstappen. Het inrichten van de parkeervakken bij de tandarts en de chiropractor is een goede verbetering. Nu staan daar regelmatig auto's op de rijbaan. Houdt de gemeente er wel rekening mee dat doordat de aansluiting met het parkeervak op het Jan Seppeplein wegvalt, er juist behoefte kan zijn aan veel meer parkeerruimte dan de nu 4 beoogde parkeerplekken? Bij wat minder weer zal men dan alsnog daar op zoek moeten naar een parkeerplek. Het ligt voor de hand dat dan alsnog op de rijbaan geparkeerd gaat worden. Welk nadeel ziet de gemeente in behouden van de doorgang? Is het instellen van een-richtings-verkeer vanaf de Churchillstraat naar het Jan-Seppeplein nog te overwegen?

Antwoord: de indeling van parkeren wordt aangepast in combinatie met bushalte en parkeren apotheek / arts. Er blijven enkele parkeerplaatsen behouden waarbij we kijken dat deze goed bereikbaar zijn. Er wordt geen blauwe zone ingesteld. De langsparkeerplaatsen bij de maatschappelijke voorzieningen aan de Koterweg komen te vervallen in verband met een andere kruispuntvorm daar. Er is voldoende parkeergelegenheid beschikbaar aan het Jan Seppenplein. Parkeren op de rijbaan van de Churchillstraat is straks niet meer mogelijk.

58. Goedemiddag, Mijn excuses voor de (te) late reactie, heeft echter te maken met privé omstandigheden. Ik wilde graag bezwaar aantekenen tegen het ontwerp voor wat betreft het dubbele fietspad aan de kant van de even nummers. Dit wordt een levensgevaarlijke situatie, ook voor de aanwonenden die niet eens rustig even naar hun auto kunnen lopen op de parkeerplaats. De fietsers rijden nu al heel snel, soms meer dan 30 km per uur en dan nu in beide richtingen. Als dat een keer fout gaat, is het leed niet te overzien. Zo zijn er nog wel meer redenen, ook de aansluiting op de rotonde en hoe men daar het uitzicht voor het verkeer wil verbeteren. Ik zou alleen aan de overkant dan een dubbel fietspad doen, daar is ruimte genoeg. Laat het fietspad aan de even kant dan één richtingsverkeer blijven en daarbij dan ook nog eens handhaven, gebeurt nu helemaal niet, men rijdt al aan 2 kanten op dit stuk en ook nog eens bezorgers van Post.nl enzovoorts. Nooit ziet men iemand van de handhaving. Wel als er bij mij op het gras een auto staat geparkeerd, dan zijn ze er als de kippen bij. Maak ook een rotonde op de aansluiting met de Amersfoortse straat. Verder zou ik graag drempels zien op het eerste stuk tot de Amersfoortse straat. De gemiddelde snelheid die u aangeeft is vele malen hoger dan de 42 km per uur, er zijn er bij die ver over de 100 km per uur rijden. Wordt ook niet naar gekeken helaas. Voor de veiligheid alleen al van de schoolgaande kinderen zou ik bovenstaande zeker overwegen. Verkeerslichten misschien een betere mogelijkheid? Daarbij de rotonde weg en een verbreed kruispunt maken, die mogelijkheid is er wel, maar zal wel teveel kosten dan daar deze net weer is gerenoveerd en aangepast. Verder ziet het er heel goed uit, paar kleine puntjes, doch dat is de moeite dan niet om daar tegen te zijn. Gaarne tot nadere toelichting bereid, Met vriendelijke groeten,

Antwoord: Gedeeltelijke aanpassing van het ontwerp. Het nieuwe tweerichtingsfietspad wordt naar verwachting niet zo druk dat de oversteekbaarheid naar de parkeerplaatsen een probleem wordt. De zijde is gekozen omdat aan de noordzijde onvoldoende ruimte is over de rest van het traject. Dan zouden delen wel en delen niet tweerichtingen worden, wat de situatie niet duidelijker en aantrekkelijker maakt. In de praktijk wordt het huidige fietspad aan de zuidzijde vooral al (tegen de regels in) in twee richtingen gebruikt. Voor een rotonde is geen plaats bij de Amersfoortsestraat. Wel passen we het plan daar aan zodat het een voorrangskruispunt met middengeleiders wordt. Verkeerslichten zijn niet nodig vanwege de relatief lage intensiteiten en door de realisatie van een middengeleider kunnen zowel fietsers als voetgangers in 2 etappes oversteken. We kiezen bewust voor niet meer drempels vanwege de juiste balans tussen het aantal snelheidsremmende maatregelen (focus op drukke oversteeklocaties) en het voorkomen van geluid en trillinghinder voor de omgeving.

59. Nog even een paar opmerkingen en dan sluit ik want ik ben bang dat het besluit al vast staat en dat mijn opmerkingen er niet veel toe doen. Ik blijf er bij dat een tweezijdig fietspad onveiliger is dan een eenzijdig fietspad. Gisteren weer een ongeluk op de Baron van Nagelstraat, een scooter en een fiets die elkaar frontaal raken op een tweezijdig fietspad en met gevolg de scooterrijder naar het ziekenhuis. Een paar weken geleden op dezelfde straat twee fietsers die elkaar frontaal raken en een vrouw naar het ziekenhuis. Daarom mijn advies; schrap het tweezijdig fietspad en maak fietspaden aan beide kanten van de weg. Ik voorzie anders dat die gele auto's regelmatig moeten uitrukken en willen we dat? Uw opmerking over de Rooseveltstraat snap ik, maar 30 km/u op de Rooseveltstraat met de huidige inrichting is een utopie. Wij wonen aan de Slotstraat en ik weet zeker dat zeker de helft van de automobilisten harder rijdt dan 30 km/u. Gelukkig liggen er op twee plaatsen goede drempels. Laat deze drempels liggen svp. Fijn om te vernemen dat de situatie bij de rotonde Churchillstraat - Plantagelaan nog eens onder de loep wordt genomen en met een eenzijdig fietspad is het probleem direct opgelost. Ik hoop dat bovenstaande opmerkingen nog eens goed worden bekeken en dat we Barneveld in ieder geval veiliger maken en niet onveiliger.
- Antwoord: Het ongeval op de Baron van Nagellstraat vond plaats met een bromfiets. Op die locatie geldt een uitzondering voor bromfietsers op het fietspad. Langs de Churchillstraat zijn geen bromfietsen op het fietspad toegestaan. De Rooseveltstraat volgt na de Churchillstraat en daar volgt niet alleen het instellen van 30 km/uur door middel van het plaatsen van een bordje, ook zal de gehele weginrichting daar worden aangepast.*
60. Graag de buurtbushaltes niet verplaatsen maar houden op de locaties waar ze aanwezig zijn. Waar mogelijk ruimte naast de rijbaan voor halteren realiseren.
- Antwoord: Ja, we wijzigen alle vier de buurtbushaltes naar of vlakbij de oorspronkelijke locaties.*
61. Kies aan de voorzijde van de apotheek voor 3 parkeerplaatsen (2 x arts, 1 x mindervaliden). Zorg bij de parkeerplaats voor mindervaliden voor voldoende in- en uitstapruimte. Bekijk of het speciale karakter van deze 3 parkeerplaatsen benadrukt kan worden, bijvoorbeeld met een wit kruis.
- Antwoord: Ja, de indeling van de parkeerstrook wordt aangepast.*
62. Realiseer een voetgangersdoorsteek tussen parkeerterrein achterzijde Schaffelaartheater en ingang apotheek, rekening houdend met de natuurlijke looproute van voetgangers.
- Antwoord: Ja, een oversteek voor voetgangers wordt toegevoegd.*
63. Maak de uitweg tussen de noordzijde van apotheek en het appartementencomplex breder zodat de bezorgdienst gemakkelijker op eigen terrein kan komen.
- Antwoord: Ja, de uitweg wordt verbreed.*
64. Houd tijdens de uitvoering rekening met de bereikbaarheid voor ambulances, leveranciers, bezorgdienst en minder validen.
- Antwoord: ja, hiermee houden we rekening bij de uitvoering.*

65. Goed voorstel om de fiets- en voetgangersoversteek aan te passen.

Antwoord: Ter kennisname aangenomen.

66. Graag aandacht voor de bereikbaarheid en communicatie tijdens de uitvoering. Er is (ook) een ontsluiting via de Bouwheerstraat, maar die is aan de krappe kant en de druk op deze ontsluiting zal hoog zijn als de ontsluiting op de Churchillstraat tijdens de werkzaamheden dicht gaat. Als suggestie zou een tijdelijke extra aansluiting op de Churchillstraat gemaakt kunnen worden i.c.m. een gefaseerde aanpak.

Antwoord, dank voor uw reactie. Dit is een aandachtspunt voor uitvoering.

67. De bestaande ontsluiting op de Churchillstraat kan beter vormgegeven worden. Vooral het autoverkeer vanuit de richting Roosevelttraat komt bij het oprijden van het parkeerterrein (en oversteken 2-richtingenfietspad) vaak op de weghelft van het uitrijdende autoverkeer. Dit wordt veroorzaakt door de bocht die niet logisch aansluit op de achterliggende rijbaan van het parkeerterrein. Ook loopt de doorgetrokken witte aslijn in de huidige situatie niet logisch door. Vanwege het veelvuldige gebruik van deze toegang (ook o.a. Aldi en school) is de wens deze aansluiting beter vorm te geven.

Antwoord: Ja, de aansluiting wordt ruimer vormgeven.

68. Positief dat de (fiets)oversteek t.h.v. de school wordt aangepast zodat fietsers geen voorrang meer hebben.

Antwoord: Ter kennisname aangenomen.

69. Het fietspad wordt met een meter verbreed, en de weg met een meter versmalt.

Antwoord: Ter kennisname aangenomen.

70. Graag aandacht voor de oversteek punten om deze overzichtelijk en veilig te maken zeker voor voetgangers.

Antwoord: Ter kennisname aangenomen.

71. Zo zijn we bijvoorbeeld geraadpleegd over de geleide lijnen bij de rotonde Plantagelaan aan de bloemenbuurt kant. Op mijn vraag toen of deze lijnen konden worden doorgetrokken bij de Churchillstraat reageerde de gemeente dat dit bij de reconstructie Churchillstraat meegenomen zou worden. maar kennelijk is dat nog niet op deze schets te zien.

Antwoord: Is onderdeel van civieltechnische uitwerking.

72. Voor mijn gevoel zijn er niet bij iedere fietsoversteekplaats ook voetgangersoversteek mogelijkheden. Zebra's?

Antwoord: er worden geen zebra's toegepast, maar wel bij iedere fietsoversteek kan ook door voetgangers veilig overgestoken worden.

73. De T-splitsing Amersfoortsestraat - Churchillstraat vindt ik in de huidige situatie erg lastig oversteken. Auto's rijden daar altijd erg hard en je moet op drie punten tegelijk letten. Is de nieuwe situatie beter?

Antwoord: er worden middengeleiders toegevoegd.

74. Is er een voetgangersoversteek kruising Livingstonestraat - Churchillstraat?

Antwoord: Ter kennisname aangenomen.

75. Het asfalt ter hoogte van het grasveld statushouderswoningen is extreem slecht. Ik neem aan dat dit niet wordt opgelapt maar echt vernieuwd gaat worden.

Antwoord: De verharding van het fietspad wordt vernieuwd.

76. Zoals aangegeven op de tekening worden de bruine vakken parkeerplaatsen (zie pijl) Is dit voor personen auto's of voor de bus? Aangezien de bushalte hier vlak achter ligt...

Antwoord: De parkeerplaatsen en bushalte op deze locatie komen te vervallen.

77. Onze achtertuin (zie tuin) blijft gewoon hetzelfde..? Of komt er nog een heg en/of afscheiding tussen het voetpad en de tuin..?

Antwoord: Het uitgangspunt is dat wij alleen openbaar gebied wijzigen. In het definitief ontwerp straks zal alles maatvast worden ingetekend.

78. De bestrating (zie bestrating) aan de voorkant van ons pand is vrij recent gelegd. Ik neem aan dat het nieuwe fietspad hier netjes tegen aan wordt gelegd/geasfalteerd..? En komt er een voetpad waar nu de bomen staan die worden gekapt..?

Antwoord: Ja, er wordt een voetpad toegevoegd.

79. De doorgang naast het pand van Collins (zie doorgang) kan nu nog met de auto doorheen worden gereden, vervalt deze doorgang straks en wordt dit dan voetpad...?

Antwoord: Ja, dit wordt straks een voetpad.

Ontbreekt een reactie op uw opmerking, vraag, suggestie?

Stuur dan een e-mail naar info@barneveld.nl met als onderwerp Churchillstraat