

Reactienota ter inzage legging Wegencategoriseringsplan Gemeente Zeist

Nr	Indiener	Inbreng uit de samenleving	Reactie gemeente	Conclusie
1	VLZ	Uw inspanningen voor het terugdringen of ontmoedigen van het doorgaande verkeer op de Lindenlaan zouden wat ons betreft hoger kunnen zijn. Zeker als we het vergelijken met bijvoorbeeld uw inspanningen ten aanzien van de Oranje Nassaulaan, die qua beschikbare ruimte veel eenvoudiger aan te passen is.	De Lindenlaan zal altijd bovengemiddelde intensiteiten kennen vanwege de nabijheid van het ziekenhuis en de middelbare school in de wijk. Wegens het relatief lage aantal woonadressen, die ver van de weg liggen, vinden wij dit acceptabel. Het is niet realistisch om te verwachten dat hier een rustige woonstraat gaat ontstaan. De Oranje Nassaulaan is overigens gekwalificeerd als erftoegangsweg, net als de Lindenlaan. Zodra de Lindenlaan aan bijvoorbeeld groot onderhoud toe is zal deze weg eveneens projectmatig worden aangepakt, in lijn met de wens van de gemeenteraad om werk met werk te maken.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden
2	VLZ	Op strategisch niveau valt op dat uw plan niet gebaseerd is op een gedegen analyse van integrale verkeersstromen in geheel Zeist. Ook een afstemming van wegindelingen op deze verkeerscirculatiestromen ontbreekt. De beslissingen lijken dus niet door een bredere blik en strategie gestuurd. Een goede Zeister hoofdstructuur (verkeerscirculatieplan) blijft dus een issue. Meer transparantie over doelen en stromen zou ons inziens goed zijn. Dan kunnen wij beter actief met u meedenken en samenwerken. Zo ook voor flankerende maatregelen voor de ontmoediging van doorgaand verkeer over de Lindenlaan van en naar de A28, dat in het Lyceumkwartier geen bestemming heeft.	Er is bij het opstellen van dit plan gekeken naar alle gebiedsontsluitingswegen in de gemeente en naar hun onderlinge samenhang. Qua samenhang zou het logisch zijn als de Lindenlaan onderdeel uitmaakt van de GOW-structuur. Echter, gelet op de strekking van de aangenomen amendement bij de vaststelling van het Mobiliteitsplan, hebben wij de Lindenlaan in dit plan als Erftoegangsweg opgenomen. In een wegencategoriseringsplan wordt juist eerst de wegcategorie vastgesteld op basis van intensiteiten en wordt gekeken naar de omvang van de tusseliggende gebieden; de inrichting van de weg wordt daar na verloop van tijd op aangepast. Dit is zowel in het plan als in de presentaties aan raad en bewonersgroepen helder aangegeven. Qua planning houden we rekening met o.a. de onderhoudscyclus van de weg en rioolwerkzaamheden. In het Raadsvoorstel wordt budget aangevraagd om aan te sluiten bij een regionaal Verkeersmodel, zodat in de toekomst de effecten van bij voorbeeld grotere woningbouwprojecten op de verkeersdruk inzichtelijk gemaakt kunnen worden.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden
3	VLZ	In het Mobiliteitsplan 12 april 2023 Afbeelding 3 pagina 10 staat de Boulevard tussen de rotonde busstation en de Lindenlaan gecategoriseerd als Erftoegangsweg. Wij begrijpen dat u er helaas een GOW50 van wilt maken. Als eerder gesteld zijn wij er groot voorstander van om het deel Boulevard tussen rotonde busstation en Geroplein een GOW30 te laten worden. Dit met name ten behoeve van de veiligheid van overstekende fietsers (scholieren) bij o.a. Lindenlaan, Dalweg, Valckenboschlaan en Esther Vas Nunes-laantje. Zoals u weet liggen de gemiddelde snelheden (auto's) op de Boulevard veel hoger dan de toegestane maximale snelheid. Politie en ambulance kunnen bij een aanpassing naar een GOW30 nog steeds uitrukken en vormen met alarmsignalen zelfs bij hoge snelheden geen gevaar voor overstekende fietsers. Wij verzoeken u nogmaals ten eerste om de categorisering van de Boulevard tussen de rotonde busstation en Geroplein te heroverwegen en vanwege veiligheid van overstekende fietsers te bepalen op GOW30.	In het Mobiliteitsplan is de Boulevard gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. In het (iets recentere) coalitieprogramma is afgesproken dat de hoofdroutes een snelheid van 50 km/uur behouden. De Boulevard is een van belangrijkste gebiedsontsluitingsweg van Zeist die het centrum, omliggende wijken zoals het Lyceumkwartier met de snelweg A28 verbindt. Bij herwaarderen van de Boulevard naar GOW30, bestaat het risico dat autoverkeer over parallelle wegen gaat rijden: door de woonwijken richting de A28 in plaats van over de Boulevard. Het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Boulevard heeft onze aandacht. In 2025 zal de oversteek ter hoogte van de Dalweg veiliger gemaakt worden. De oversteek ter hoogte van het Estheer Van Nuneslaantje maakt onderdeel uit van het project 's Jacoblaan en omstreken, dat eveneens in 2025 gepland staat.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden
4	Fietsersbond Zeist	Ondanks de kaart met fietsintensiteiten, is het fietsverkeer niet als uitgangspunt meegenomen in de tabellen van de wegfunctie. Dit sluit toch echt niet aan bij de ambitie van het collegeprogramma voor een betere fietsinfrastructuur!	Wij zijn het met u eens dat het toevoegen van de fietsintensiteiten op die wegen meerwaarde oplevert, en zullen deze aan de tabel toevoegen.	Aanpassen tabel wegfunctie.
5	Fietsersbond Zeist	Geef uitvoering aan de intentie verwoord in speerpunt 10 van het gemeentelijke Mobiliteitsplan: "De positie van de voetganger, fietser en OV-reiziger wordt net zo belangrijk als die van de auto." Wij missen een overzicht van de gebruiksfunctie vanuit het perspectief van de fietser, dat dan logischerwijs ook bijdraagt aan de argumentatie voor een wegindeling. Een specifiek voorbeeld is dat voor de fietsvoorzieningen, zeker waar het fietsstroken betreft, de expliciete obstakelvrije zone van 80 cm in een aantal van de getoonde "impressies" ontbreekt.	In dit wegencategoriseringsplan wordt de categorie GOW 30 toegevoegd. Dit is bij uitstek een fietsmaatregel, aangezien het voornamelijk 50km/u-wegen betreft waar fietsers en auto's de weg delen. We willen bredere fietsstroken aanleggen en verlagen de snelheid naar 30 waardoor de fietsveiligheid verbeterd. De impressies zijn indicatief. Bij het vervaardigen van de impressies is nog niet gekeken naar de gewenste obstakelvrije ruimte van 50 cm. Ten overvloede, de impressie is bedoeld om gevoel te krijgen bij een inrichting als GOW 30 en kan op onderdelen afwijken van de uiteindelijke realisatie buiten.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden
6	Fietsersbond Zeist	Onmiddellijk beginnen met het uitvoeren van die aspecten van het plan die zich hiervoor lenen, zoals de snelheidsverlagingen. Ook vragen we de gemeente om met eenvoudige ingrepen zoals aanpassen van markering en bebording niet te wachten tot de uitvoering van de herinrichting van de betreffende GOW30 of ETW30 weg, met name waar het gaat om de veiligheid van het (fiets)verkeer.	In het raadsvoorstel is een lijst met quick-wins opgenomen.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden

7	Fietsersbond Zeist	Zo zouden we "We ontwerpen fietspaden conform het principe van de Fietsersbond dat kinderen van 8 jaar en ouderen van 80 jaar zich zelfstandig voort kunnen bewegen." ook toegepast willen zien bij de herinrichting van wegen (zoals de 2 ^e Hogeweg), en in de keuze voor welke wegen heringericht zouden moeten worden (zoals de Arnhemse Bovenweg).	De gemeente Zeist volgt dit principe waar mogelijk. Niet overal is hier voldoende ruimte voor. De 2e Hogeweg wordt een GOW30 en moet op termijn als zodanig ingericht worden. Op de Arnhemse Bovenweg is een stuk van circa 100 meter fietspad en trottoir inderdaad te smal. We willen dit fietspad gaan verbreden. Hiervoor zal de rijbaan voor auto's verlegd moeten worden. In het raadsvoorstel zit een budgetaanvraag voor wegen die wij in de komende vijf jaar willen gaan aanpassen.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden
8	Fietsersbond Zeist	Wij pleiten voor een onmiddellijke aanpak van de kruising met de van Lennepleaan vooruitlopend op de herinrichting van de hele Schaerweijdelaan, omdat dit relatief eenvoudig is.	Ervaring leert dat aanpassingen van de infrastructuur in Zeist die op het oog eenvoudig zijn ook regelmatig toch veel voeten in de aarde hebben. Een kruising GOW30-ETW wordt bij voorkeur ingericht als uitrit of voorrangskruispunt. (met voorrang voor GOW30). De kruising wordt pas heringericht als de volledige Schaerweijdelaan een GOW30 inrichting krijgt.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden
9	Fietsersbond Zeist	De keuze voor de inrichting van de Lindenlaan als ETW30 is politiek gemaakt. Bij handhaving van de vrijliggende fietspaden zien we wel graag zo snel mogelijk onderhoud aan het asfalt.	We hebben dit onder de aandacht gebracht van de wegbeheerder.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden
10	Fietsersbond Zeist	Verder toont Figuur 156, pag 19, dat de Lindenlaan en de Arnhemse Bovenweg tot de belangrijkste fietsverbindingen in Zeist behoren. Beide wegen hebben een grote middelbare scholengemeenschap. Met name zien we dat de jongere fietsers (scholieren) in hun jeugdige onbesuisdheid ruimte en veilige oversteken nodig hebben. Die behoefte geldt evengoed voor oudere fietsers (bewoners van de vele verzorgingshuizen aan de Arnhemse Bovenweg) met hun specifieke problematiek van bijvoorbeeld speciale fietsen, zoals driewielers en duofietsen. Wij ondersteunen daarom ook de voorkeur van de omwonenden en instellingen voor een inrichting van de Arnhemse Bovenweg als GOW30. Een deel van het autoverkeer zal alleen al door de snelheidsbeperking kiezen voor de Driebergseweg. En wanneer buslijnen ook via andere (toekomstige) 30 km/uur straten, zoals bv Steynlaan, Bergweg, Weteringlaan, en Waterigeweg blijven rijden, kan busvervoer via een 30 km/uur Arnhemse Bovenweg ook geen probleem zijn.	De Driebergseweg is - zeker in de spitsperiodes - al heel druk, het afwaarderen van de Arnhemse Bovenweg is daarom niet verstandig. Zie ook ons antwoord bij opmerking 7.	We zullen de nummering van de figuren aanpassen, dank voor uw oplettendheid
11	Fietsersbond Zeist	Terwijl recent onderzoek een VRI en een rotonde met fietsers uit de voorrang als uitgangspunt heeft genomen, blijft de FBZ pleiten voor een oplossing met fietsers in de voorrang.	Het wegencategoriseringsplan spreekt zich niet uit over de inrichting van een specifiek kruispunt.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden
12	Fietsersbond Zeist	Een aantal kruispunten op de Bergweg-noord voldoen niet aan de vereisten van een ETW30. Verder zijn de kruisingen aan de beide uiteinden van deze weg onveilig voor fietsers. Op een soortgelijke wijze is de Griffensteijnselaan (tussen Griftlaan en Kromme-Rijnlaan) wel ETW30 maar niet veilig voor fietsers, met name de vele scholieren. Wij zullen deze zaken op een andere manier bij de gemeente aankaarten.	Het noordelijke deel van de Bergweg heeft nu nog twee snelheidsregimes: tussen de Dijnseburgerlaan en de Johannes Postlaan 50, de rest is 30 km/u. Verhoging van 50 naar 30 is onderdeel van het raadsvoorstel. De Griffensteijnselaan is een van de wegen waarvoor extra budget wordt aangevraagd in het raadsvoorstel om deze weg in te richten als een ETW30.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden
13	VC Hoge Dennen - Kerckebosch	Het concept plan is vooral een verkeers technisch plan. Op dat vlak is het een heel erg duidelijk plan. Het gaat over bestaande richtlijnen en over handreikingen voor GOW30, inclusief duidelijke plaatjes en indicaties hoe dat er concreet uit gaat zien. Dat is mooi. Minder duidelijk is de meer verkeerskundige aanpak. GOW30 is een mogelijkheid om het dilemma van 'grijze wegen' op te lossen. Dan verwachten wij als startpunt een eenduidige definitie van 'de grijze weg'. Die ontbreekt nu.	'Grijze' wegen' hebben kenmerken van zowel een gebiedsontsluitingsweg als een erftoegangsweg. Er is geen veilige fietsruimte maar wel veel gemotoriseerd verkeer. De weg categorie GOW30 is ontwikkeld als oplossing voor deze problematiek.	We voegen de definitie van een grijze weg toe aan het plan.
14	VC Hoge Dennen - Kerckebosch	Wanneer er een duidelijke definitie is, kan er ook een duidelijke inventarisatie zijn van situaties die binnen die definitie vallen. Dan weet iedere bewoner die denkt op een 'grijze plek' te wonen, in ieder geval dat er naar zijn/haar woonomgeving wordt gekeken. Nu worden louter wegen behandeld waar GOW30 zal worden toegepast. Daardoor ontstaat geen debat over wegen die wellicht ook grijs zijn, maar waar GOW30 wellicht geen bruikbare oplossing is. Achterin het rapport staat een lijst, maar onduidelijk is of dat de hier bedoelde inventarisatie is.	De inventarisatie waar u op doelt is uitgevoerd. Op alle grijze wegen waar een maximum van 50 km/uur geldt stellen we een snelheidsverhoging voor naar 30 km/uur en op alle erftoegangswegen die voldoen aan bovenstaande definitie van een grijze weg stellen we voor om deze wegen in te delen in de categorie GOW30. Achterin het rapport staan tabellen met daarin de doorstroombaan en de verblijfsfunctie van alle GOW50 wegen en erftoegangswegen. U zult zien dat deze wegen geen hoge scores hebben op beide functies en hierdoor niet onder de definitie van een grijze weg vallen.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden

15	VC Hoge Dennen - Kerckebosch	In onze eerdere reactie schreven wij: Het eindrapport GOW30 van CROW (april 2023) is een Handreiking, en géén definitieve richtlijn of aanbeveling. Richtlijnen of aanbevelingen komen pas nadat er voldoende ervaring is opgedaan met GOW30. Deze tekst is NIET overgenomen in punt 46 van de Reactienota (daarin stond die tekst) en komt ook niet terug in het concept plan. Wij zijn van mening dat het bij besluitvorming essentieel is om te weten dat het nog niet over een richtlijn gaat, maar over een handreiking met een soort proefperiode.	In de handreiking wordt inderdaad met nadruk gesproken over voorlopige inrichtingskenmerken. De reden hiervoor is dat definitieve inrichtingskenmerken of ontwerprichtlijnen pas vastgesteld kunnen worden wanneer de effecten in de praktijk voldoende zijn aangetoond. Omdat er op dit moment nog nauwelijks ervaring is opgedaan met de GOW30 is hier geen sprake van. Met de voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 kunnen wegbeheerders herinrichtingsplannen maken en uitvoeren passend binnen de lokale omstandigheden. De gemeente is van zins om GOW30 na verloop van tijd te evalueren, dit zal zo nodig tot kleine aanpassingen kunnen leiden in de reeds ingerichte GOW30-wegen.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden
16	VC Hoge Dennen - Kerckebosch	In de inleiding van het concept plan staat onder meer: "De inrichtingseisen GOW30 zijn in mei 2023 door de Minister aan de Tweede Kamer gestuurd.". Dat zou je kunnen lezen alsof de Tweede Kamer iets te zeggen heeft over die inrichtingseisen. De realiteit is dat de minister de Tweede kamer een brief heeft gestuurd waarin hij de afwikkeling van de motie Kröger en Stoffer van 27 oktober 2020 beschrijft. Die motie was ingegeven door zorg over 50 km/h bij scholen en had ook de ambitie om landelijk een 'maximum van 30 km/h in de bebouwde kom als leidend principe' in te voeren. Dat laatste is niet gebeurd, er is wel door het veld de GOW30 ontwikkeld. En in relatie tot "Handreiking": de informatiebrief aan de Kamer spreekt NIET van inrichtingseisen, maar van inrichtingskenmerken. Het lijkt ons passend om bij een raadsvoorstel bij verwijzingen naar hoger gezag alleen formeel correcte tekst te gebruiken.	We zullen de inleiding als volgt aanpassen: De inrichtingskenmerken GOW30 zijn in mei 2023 door de minister ter informatie aan de Tweede Kamer gestuurd. Ook controleren we de verdere tekst op deze verschrijving.	Wij passen het wegencategoriseringsplan aan.
17	VC Hoge Dennen - Kerckebosch	Het bovenstaande is van belang omdat de nu gebruikte inrichtingskenmerken verwarring zouden kunnen opleveren. Het gehanteerde profiel is niet een nieuw profiel. Een smal profiel zonder asmarkering, met vrij brede fietsstroken en met een beperkte 'loper' voor auto's komt ook nu voor. Binnen de bebouwde kom (30 km) (mèt, maar ook zónder voorrang?) en wellicht ook buiten de bebouwde kom (60 km) (ETW60 bubk). Wanneer die situaties blijven bestaan (er is geen wettelijke verplichting), zal de gewenste eenheid in wegkenmerken niet ontstaan. Rustig starten lijkt ons van belang, evenals duidelijkheid voor het geval deze handreiking niet goed werkt.	Niet alleen zijn er inrichtingskenmerken voor het nieuwe GOW30 geformuleerd, ook zijn de inrichtingskenmerken voor een ETW30 aangepast. Zo komen daar bij voorkeur geen fiets(suggestie)stroken meer voor. dienen minimaal 1,70 meter breed te zijn. Bij een herinrichting van een weg binnen de bebouwde kom zal de fietstrook op een GOW30 verbreed worden en op een ETW zal de fiets(suggestie)strook verwijderd worden. Hierdoor zal er in verloop van tijd eenheid in de wegkenmerken ontstaan. Rustig starten is een gegeven, zowel qua budget als qua uitvoeringskracht (zoals projectmedewerkers en aannemers) kunnen lang niet alle gewenste maatregelen op korte termijn uitgevoerd worden.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden
18	VC Hoge Dennen - Kerckebosch	In onze eerste reactie vroegen wij aandacht voor de geschiedenis van de categorisering van de Oranje Nassaulaan. In het vigerende Mobiliteitsplan is de ONL gecategoriseerd als ETW. En dat geldt voor het totaal, hoofdrijbaan plus ventwegen. Dat is anders dan in het daaraan voorafgaande GVVP 2014-2023, waar naast 30km voor de hoofdrijbaan, apart beleid was voor de ventwegen (inrichten als fietsstraat). Denkbaar is dat in het Mobiliteitsplan 2022-2027 voor ETW voor de ONL gekozen moest worden om een basis te houden voor de geldende 30km, maar dat is nu voorbij. De ONL is feitelijk nu ook geen grijze weg. De hoofdrijbaan heeft het karakter van een GOW(30), de ventwegen zijn duidelijk ETW. Het in de categorisering maken van onderscheid tussen hoofdrijbaan en parallelwegen (ventwegen) komt ook nu in de Handreiking als een logisch en nuttig model ter sprake. Velen blijken nog steeds groot voorstander te zijn van dit model.	Inderdaad kan ene ventweg een andere staus hebben dan de hoofdrijbaan, denk bijvoorbeeld aan de Laan van Beek en Royen, Krakelingweg en stukken van de Utrechtseweg (bv thv Jordacollege en nabij Oirschotlaan). De ventwegen van de Oranje Nassaulaan zijn nu niet ingericht als fietsstraat. Een fietsstraat is een van de mogelijke inrichtingen van een ETW30. In het Mobiliteitsplan is de Oranje Nassaulaan aangewezen als ETW omdat de weg voldoet aan de kenmerken van een ETW. De Oranje Nassaulaan is zoals u zelf ook aangeeft geen grijze weg en komt daarom niet in aanmerking voor de categorie GOW30. In de handreiking wordt de parallelweg alleen genoemd als een mogelijke fietsvoorziening in relatie tot een GOW 50. De definitieve inrichting van de huidige ventwegen maakt onderdeel uit van het project ONL en wordt niet in dit plan vastgelegd.	het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden

19	VC Hoge Dennen - Kerckebosch	<p>Op dit moment is de ONL formeel ETW. Het is een virtuele ETW, want nog steeds gebeurt de erftoegang (tussen Jagersingel en Hoog Kanje) volledig via de ventwegen. Maar stel dat je over die virtuele ETW iets wilt zeggen. Dan volgen we het afwegingsschema. Om te beginnen staat daar niets over de minimale intensiteit (mvt/dag), waaronder alles ETW is. De eerste stap is dus de functie in het netwerk.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ De Gemeente telt 4.443 motorvoertuigen op de ONL; ➤ De ONL tussen Jagersingel en Hoog Kanje telt ongeveer 75 huisnummers, dat zijn volgens CROW (circa 8 ritten per dag per woning) 600 ritten per dag; ➤ Die ritten gaan niét over de hele ONL, ze gaan van huis naar Noord of Zuid v.v. (aaname: 1/3 van/naar Noord en 2/3 van/naar Zuid); ➤ Dan genereert de ONL ZELF bij de Jagersingel 200 mvt per dag en bij de rotonde Hoog Kanje 400 mvt per dag; ➤ Min of meer in het midden zal het ongeveer 300 mvt/dag zijn, deels op de ventwegen van/naar huis, deels (zeg 250) op de hoofdrijbaan en dat is waar de gemeente telt. Kortom, van de getelde 4443 auto's zijn er rond 4.200 die GEEN herkomst of bestemming op de ONL zelf hebben..... <p>Je ziet dat direct wanneer je in de spits naar het verkeer kijkt. Een rustige, vrij constante stroom auto's met alleen interacties op de kruispunten. Typisch GOW. Kijk je naar de virtuele ONL (hoofdrijbaan en ventwegen samen) dan is de weg volgens ons grijs (iets als "doorgaande route door een dorp"?), en dus GOW30?</p>	De ONL voldoet niet aan de definitie van een grijze weg omdat de fietsers niet op de hoofdrijbaan maar op de ventweg rijden. Bij het gebruik van een weg kijken we naar meer dan alleen het verkeer van de aanwonenden. Ook het verkeer naar het winkelcentrum, de scholen en de zorgcentra maken gebruik van de ONL.	het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden
20	VC Hoge Dennen - Kerckebosch	<p>Het Mobiliteitsplan 2022-2027 kwam op minder gelukkige wijze tot stand. Er was Corona, inspraak was digitaal en beperkt (over de wegcategorisering heeft, los van de Ronde Tafel, in het geheel geen inspraak plaatsgevonden). En, hoewel dat naar onze mening wel verplicht was geweest, was er geen zienswijzeprocedure. Bij het vaststellen van het Mobiliteitsplan was de Planwet Verkeer en Vervoer zoals wij het begrijpen gewoon van toepassing. Het feit dat het plan toen Mobiliteitsplan heette, en geen GVVP, brengt daarin geen verandering. Door dit alles zijn er zaken die helaas te weinig aandacht hebben gekregen. Zoals, wij hebben dat eerder naar voren gebracht, het kaartmateriaal met het wegnenwerk. Ook nu is ons niet helemaal duidelijk wat dit plan nu precies is. Is het een wijziging van het Mobiliteitsplan? Is het een nieuw plan? Is het een thematische invulling van het Omgevingsplan? Wij zouden het nuttig en verstandig vinden wanneer dit beleidsplan wordt aangevuld met een duidelijke paragraaf over status, (wettelijke) verankering en formele informatie over wel of niet wettelijk (of vrijwillig) van toepassing zijnde participatievoorwaarden. Dat zou dan niet tot dit plan beperkt hoeven te blijven. Wij kunnen ons voorstellen dat het voor alle (beleids-)plannen een verrijking is.</p>	De omgevingsvisie van de gemeente moet ook een visie op verkeer en vervoer op gemeentelijk niveau bevatten. Hieruit kunnen uitvoeringsopgaven volgen ter verbetering van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. Het Mobiliteitsplan en het wegcategoriseringsplan vallen nu nog als losse beleidsplannen onder de omgevingsvisie maar zullen daar in de toekomst integraal onderdeel van worden. Na het vaststellen van het wegcategoriseringsplan vervalt de wegcategorisering uit het Mobiliteitsplan. Overigens zat de kaart met daarop de wegcategorisering in de versie die ter inzage is gelegd.	het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden
21	VC Hoge Dennen - Kerckebosch	<p>De Kerckeboschlaan Heeft slechts een stuk of drie directe erftoegangen. We hebben dat punt ook benoemd in onze eerste reactie. Nu zien we in Tabel 6 staan dat deze laan bebouwing met appartementen kent. Dat was voor ons aanleiding nog een keer goed te kijken. Onze conclusie is dat de Kerckeboschlaan inderdaad de nodige huisnummers heeft. Er zijn zelfs woningen met de voordeur aan een voetpad van die laan. De erftoegang per auto is echter NIET direct aan de Kerckeboschlaan. Per auto kom je via een zijstraat van de Kerckeboschlaan bij je huis. En dat is waar volgens ons de wegcategorisering naar kijkt, de erftoegang per auto. Wij blijven van mening dat volgens de essenties van het gebruik de Kerckeboschlaan onterecht wordt gekwalificeerd als ETW. Dat het bij een categorisering als GOW(30) (zie de reactienota) "ongewenst zou zijn om de snelheidsremmende werking van de gelijkwaardige kruising niet toe te passen op de Kerckeboschlaan gezien de meldingen die bewoners regelmatig maken over te hoge snelheden van het autoverkeer." lijkt ons vooral een algemeen effect (een algemeen nadeel?) van elke toepassing van dit kenmerk van een GOW30. Een extra reden om voorlopig rustig aan te doen en vooral de eerste evaluaties goed in de gaten te houden? Los daarvan blijft ons verzoek om samen met bewoners de beschikbare inrichtingsadviezen te bezien.</p>	Bij het bepalen van de mate van verblijfsfunctie is één van de indicatoren de afstand tot de voordeur vanaf de weg. De locatie van de parkeerplaats van de auto van de bewoner heeft geen invloed op het bepalen van de wegcategorie. Na vaststelling van het wegcategoriseringsplan zal de gemeente in overleg treden met de bewoners van de Kerckeboschlaan en de bewonersvereniging over de wijze waarop deze erftoegangsweg veiliger gemaakt kan worden.	het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden

22	VC Hoge Dennen - Kerckebosch	In de reactienota bij punt 4 en punt 24 lezen wij dat voor de Jagersingel wordt gedacht aan een GOW met max 50 km/u, elders 'GOW50' genoemd. Dat zou gelden tussen de Woudenbergseweg en de grens bebouwde kom. De Jagersingel heeft twee van zulke weggedelen, noord en zuid. Gaat deze oplossing voor beide weggedelen gelden? Iets anders is dat wij de categorie "GOW50" buiten de bebouwde kom niet herkennen binnen Duurzaam Veilig. Wat worden de kenmerken? Bromfietzers op het fietspad of op de weg? Om maar iets te noemen. Gezien de ambitie van de gemeente (reactienota punt 47): "De weggebruiker moet in één oogopslag kunnen bepalen op welk soort weg hij rijdt en welk gedrag nodig is om veilig te kunnen deelnemen aan het verkeer." lijkt ons een individuele aanvulling op de GOW-systematiek onwenselijk. Wat niet wegneemt dat wij bij gebleken noodzaak altijd voorstander van verantwoord maatwerk zijn.	Ja, het verlagen van de maximum snelheid van 60 naar 50 zal ook worden doorgevoerd op het zuidelijke deel van de Jagersingel dat buiten de bebouwde kom ligt. Dit is volgens de gemeente een manier om invulling te geven aan twee wensen van de bewonersvereniging aan de westzijde om enerzijds het aantal snelheidsregimes te verminderen (nu 80-60-50-30 op de route Woudenbergseweg - Lindenlaan, wordt 60-50-30), anderzijds om automobilisten te stimuleren om op de Woudenbergseweg te blijven.	het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden
23	VC Hoge Dennen - Kerckebosch	Ook in dit plan staan verkeersintensiteiten die zo te zien (recente) telgegevens zijn. Liever zouden wij zien dat er een bruikbaar gemeentelijk prognosemodel zou zijn gebruikt. Voor verkeer in onze wijken zal het bij voorbeeld nogal verschil maken als er 2.000 woningen bij het station worden gebouwd en/of er op Hoog Kanje een tweede maxi supermarkt komt en/of de snelheid op de Woudenbergseweg van 80 naar 60 gaat. Dus blijven wij bij elke gelegenheid vragen om een beter overzicht, ook in de redelijk voorzienbare toekomst.	zie antwoord 2.	het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden
24	Diverse organisaties Arnhemse Bovenweg	De categorie GOW30 is in het leven geroepen om een passende categorie te hebben voor wegen waarbij de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie gecombineerd moeten worden. De Arnhemse Bovenweg heeft een verkeersfunctie (6000 tot 9000 auto's per dag, openbaar vervoer). In het afwegingsschema van CROW uit 2021 worden als redenen om de maximumsnelheid van een weg met een verkeersfunctie naar 30 km/h te verlagen een aantal voorbeelden genoemd. 1. De aanwezigheid van een school: dit is met Scholengemeenschap de Breul duidelijk het geval. De leerlingen steken de Arnhemse Bovenweg veelvuldig over en maken verder ook veel gebruik van de fietspaden (op sommige plaatsen dicht) langs de Arnhemse Bovenweg. Scholieren worden gezien als kwetsbare verkeersdeelnemers. 2. Leefbaarheid: De Arnhemse Bovenweg ligt voor een belangrijk deel vlak langs de wijk Hoge Dennen. Een aantal huizen zijn dicht op de weg gelegen (op ongeveer 10 meter). Voor Hoge Dennen geeft de Arnhemse Bovenweg geluidsoverlast en luchtvervuiling. 3. Oversteekbaarheid: aan de Arnhemse Bovenweg zijn zes seniorencentra gelegen. Voor het bereiken van de voorzieningen in Hoge Dennen - Kerckebosch (Tuincentrum van Ee, Winkelcentrum Kerckebosch, Wijkcentrum Binnenbos inclusief zorgverleners etc) moeten de bewoners de Arnhemse Bovenweg oversteken. Dat geldt ook voor fietsers en wandelaars van die centra die andere bestemmingen hebben, zoals het centrum van Zeist of uit recreatieve overwegingen op pad gaan. Uit inspraak is gebleken dat de Arnhemse Bovenweg voor ouderen als lastig over te steken wordt ervaren door de relatief hoge snelheden.	Uit onze analyse blijkt dat bij de kruispunten met de Sophialaan en de Prinses Margrietlaan de zijwegen versmald zijn, maar dat de Arnhemse Bovenweg hier niet op aangepast is. De middeneilanden zullen we herontwerpen en als korte termijnmaatregel opnemen. Ook de rotonde thv de Oranje Nassaulaan staat al geruime tijd op onze planning, maar maakt onderdeel uit van dat project. Door deze locaties opnieuw in te richten verwachten wij dat de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers verbetert.	het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden

25	Diverse organisaties Arnhemse Bovenweg	Onze verkeerscommissie heeft in het kader van de inspraak m.b.t. het Mobiliteitsplan van de Gemeente Zeist geïnventariseerd welke straten in onze wijk als een knelpunt worden ervaren. De Arnhemse Bovenweg komt op de derde plaats, na de Oranje Nassaulaan en Hoog Kanje. De hoge snelheden en de slechte oversteekbaarheid van de Arnhemse Bovenweg zijn de klachten die het meest genoemd worden. Ook geluidsoverlast en het smalle fietspad direct naast de rijbaan ter hoogte van Tuincentrum van Ee worden vaker genoemd. Omdat de Scholengemeenschap de Breul en de seniorencentra aan de Arnhemse Bovenweg weliswaar niet tot het kerngebied van onze Verkeerscommissie behoren, maar wel tot ons werkgebied (aan de 'overkant' van de Arnhemse Bovenweg gezien vanuit Hoge Dennen - Kerckebosch) en het ons niet duidelijk was hoe er binnen deze organisaties wordt gedacht over de situatie op de Arnhemse Bovenweg hebben we besloten contact op te nemen met deze organisaties. We hebben ons daarbij beperkt tot die organisaties die een vertegenwoordigend orgaan hebben (bestuur, management). Dan gaat het om Scholengemeenschap De Breul, verpleeghuis Heerewegen, De Oldenborgh en Midland (seniorenwoningen) en verpleeghuis de Amandelhof.	Voor de Oranje Nassaulaan: zie antwoorden 18 en 19. Voor de Arnhemse Bovenweg thv het tuincentrum zie antwoord 7.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden
26	Diverse organisaties Arnhemse Bovenweg	Op de Amandelhof na waren alle organisaties duidelijk voorstander van het verlagen van de maximumsnelheid op de Arnhemse Bovenweg naar 30 km per uur. Scholengemeenschap de Breul en Heerewegen, die naast elkaar gelegen zijn, vinden de situatie op de Arnhemse Bovenweg bij hun oversteek heel hectisch en potentieel gevaarlijk. Ook het smalle fietspad t.h.v. Tuincentrum van Ee wordt met de huidige snelheden als gevaarlijk gezien. Seniorenwoningen De Oldenborgh en Midland (samen 186 appartementen) waren uitgesproken voorstander van een snelheidsverlaging. Voor de Amandelhof, meer richting het centrum van Zeist gelegen, is de situatie anders: hun bewoners hebben een beperkte actieradius. Als ze al buiten komen is dat in het park rondom de Amandelhof. Dat geldt ook voor begeleiders die met bewoners in een rolstoel een wandelingetje maken, die blijven ook op het terrein. Maar de reacties op het traject Scholengemeenschap De Breul tot aan Midland (een afstand van 500 meter) waren eensluidend: graag een snelheidsverlaging naar 30 km per uur.	zie antwoord 7, wij denken een oplossing te hebben waarbij de snelheid niet aangepast hoeft te worden. In dit wegencategoriseringsplan houden we rekening met de afspraak in het coalitieprogramma om op de gebiedsontsluitingswegen 50 km/u te kunnen blijven rijden. Daarnaast is het voor het verkeer verwarrend om (gezien vanuit Driebergen) eerst 80, dan 50, dan 30, dan weer 50 en ten slotte wederom 30 op de 2e Hogeweg te moeten rijden.	het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden

27	Diverse organisaties Arnhemse Bovenweg	Vanuit zowel de afweging van het CROW (namelijk Schoolomgeving, Leefbaarheid en Oversteekbaarheid) als uit de inspraak van de bewoners en organisaties aan de Arnhemse Bovenweg (Scholengemeenschap De Breul en de seniorencentra) zijn er voldoende argumenten te noemen om een snelheidsverlaging op de Arnhemse Bovenweg door te voeren. Minimaal het gedeelte tussen Scholengemeenschap de Breul en de seniorenwoningen van Midland met een lengte van 500 meter zou hiervoor in aanmerking moeten komen, omdat daar de problemen het meest geconcentreerd zijn. Een lagere snelheid op een deel van een weg is niet ongebruikelijk: zie in Zeist op de Weteringlaan of in Driebergen op de Hoofdstraat. Gezien de beperkte lengte van het traject voor snelheidsverlaging zal de invloed op de rijtijden van het busvervoer zeer beperkt zijn, zeker aangezien er twee bushaltes en een rotonde op het traject gelegen zijn. Zelfs als het traject verlengd zou worden van Scholengemeenschap de Breul tot aan de Molenweg (800 meter) zou het de bus over het hele traject hooguit maar enkele tientallen seconden extra rijtijd kosten. Bijkomend voordeel van deze verlenging is dat ook de bewoners van seniorencomplex Simarowa aan de Arnhemse Bovenweg met een snelheidsverlaging geholpen zijn. In de reactienota wordt de aanwezigheid van busvervoer op de Arnhemse Bovenweg als reden genoemd waarom verlaging van de maximumsnelheid voor de gemeente onwenselijk is. Gezien de zeer beperkte hoeveelheid tijd die de bus er extra over doet bij een snelheidsverlaging op een deel van de Arnhemse Bovenweg valt dit mee. Bovendien rijden er ook op andere wegen waar de maximumsnelheid omlaag gaat bussen (Waterigeweg, 1e en 2e Dorpsstraat en Panweg tussen Bergweg en rotonde De Dreef). Een snelheidsverlaging op een deel van de Arnhemse Bovenweg is tot slot in lijn met de ambities van de Gemeente Zeist zoals die uit het Coalitieakkoord en het Mobiliteitsplan blijken. Ook komt het overeen met landelijk beleid om maximaal 30 km per uur binnen de bebouwde kom na te streven.	Zie antwoord 26.	het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden
----	---	--	------------------	---

Reactienota op presentatie Wegencategoriseringsplan Gemeente Zeist - Versie: Definitief (4 juli 2024)

Nr	Indiener	Inbreng uit de samenleving	Reactie gemeente	Conclusie
1	Provincie Utrecht, mede namens de busmaatschappijen	In het algemeen willen we aandacht vragen voor het toepassen van inrichtingskenmerken op busroutes. We vragen de wegen voldoende breed in te richten zodat bussen elkaar goed kunnen passeren en het aantal drempels op busroutes zo veel mogelijk te beperken. Dat komt het comfort van de reiziger en de snelheid van het openbaar vervoer ten goede.	In geval van een busroute houden wij hier rekening mee bij de herinrichting van de rijbaan. Zo zal de rijbaan voldoende breed blijven voor het elkaar passeren van twee bussen en worden er busvriendelijke snelheidsremmende maatregelen getroffen.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
2	Provincie Utrecht	Dit [Steynlaan, Bergweg en Panweg] zijn belangrijke wegen waarover U-link 73 (Zeist Centrum – Utrecht CS – Maarssen) rijdt. Voor het HOV-concept is de snelheid van de bus erg van belang. We vinden het positief dat de Bergweg de categorie GOW30 krijgt waarmee de bus voorrang krijgt op de zijstraten. Dat is een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Wel willen we hier aandacht vragen voor het soort en het aantal drempels en plateaus en deze waar mogelijk te verminderen. Over de plannen voor de Panweg zijn we minder enthousiast. Hier kan de bus momenteel nog 50 km/u rijden. We zien graag dat deze weg 50 km/u blijft aangezien het ons inziens een belangrijke weg is voor de kern Zeist waarover ook de bus rijdt die het centrum van Zeist met Utrecht verbindt. Een verlaging van de snelheid hier zal betekenen dat de bus er langer over doet en minder aantrekkelijk zal worden.	Bij het herinrichten van de kruispunten op de Bergweg wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van bussen. Bij de vormgeving van de kruispuntplateaus worden busvriendelijke maatregelen getroffen. Wat betreft de Panweg is een rijsnelheid van 50 km/u (gezien de aanwezigheid van veel erftoegangen, (afslaand) autoverkeer, bushaltes en een verkeerslicht) op grote delen van de dag niet of nauwelijks haalbaar.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.

3	Provincie Utrecht	Deze wegen [1e Hogeweg, 2e Hogeweg, Montaubanstraat, Slotlaan en Antonlaan, Voorheuvel] liggen in het centrum van Zeist. Momenteel maken meerdere buslijnen (56, 58, 74) gebruik van deze routes. In uw voorstel zijn deze wegen niet gearceerd en we gaan er daarom vanuit dat u deze wegen de categorie ETW30 wil geven. Een ETW30 is, zeker als deze geheel volgens de inrichtingskenmerken van het CROW worden uitgevoerd, niet geschikt voor bussen. Wanneer deze straten smal zijn (minder dan 6,50 meter breed) en er veel hoge en korte drempels worden aangelegd, zal het voor de bus moeilijk zijn om door deze straten te komen. Omdat we deze routes wel belangrijk vinden voor een goede bereikbaarheid van (het zuidelijke deel) van het centrum van Zeist, willen wij u vragen deze wegen de categorie GOW30 te geven. Het bestempelen van deze wegen als ETW30 kan ertoe leiden dat de bussen uit deze straten moeten verdwijnen. Dat zouden wij niet wenselijk vinden.	Naar aanleiding van de reactie van de provincie kiezen wij ervoor om de 2e Hogeweg, Montaubanstraat, Weeshuislaan en hele Antonlaan in te delen in de categorie GOW30. Deze wegen combineren doorstromen en verblijven. Op de 1e Hogeweg, de Voorheuvel en de Slotlaan is het verblijven dominant ten opzichte van het doorstromen en daarom blijven we bij de keuze voor een ETW30.	Wij passen het wegencategoriseringsplan aan.
4	Provincie Utrecht	De Lindenlaan (en Jagerssingel) zijn belangrijke wegen om het ziekenhuis per openbaar vervoer bereikbaar te houden. We vragen daarom aandacht om deze wegen geschikt te houden voor de bussen en daarom bij voorkeur GOW30 toe te passen.	De Jagersingel ligt buiten de bebouwde kom en kan zodoende geen GOW30-status toegewezen krijgen. Hier stellen wij een GOW voor met een maximum snelheid van 50 km/u. De gemeenteraad heeft in februari 2022 per amendement vastgesteld dat de Lindenlaan een ETW is en blijft. Alleen de gemeenteraad zelf kan van dit besluit afwijken.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
5	Provincie Utrecht	In dit kader benoemen we graag dat het voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer van Huis ter Heide belangrijk is om deze weg [Huis ter Heideweg] open te houden voor het busvervoer.	Na voltooiing van de woningbouwprojecten Huis ter Heide-zuid en -west wordt er ten noorden van het viaduct over de A28 een busluis aangelegd. De route blijft voor bussen zoals die is, autoverkeer kan deze route niet meer gebruiken. Een gevolg hiervan is dat er waarschijnlijk minder sluipverkeer door Huis ter Heide zal rijden en de bussen zich sneller kunnen voortbewegen.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
6	Provincie Utrecht	Tot slot willen we benoemen dat we het positief vinden dat de wegen waarover veel bussen rijden en die onderdeel zijn van de hoofdstructuur 50 km/u blijven. Hieronder verstaan we bijvoorbeeld de Krakelingweg, Dijnselburgerlaan, De Dreef, Utrechtseweg, Kromme-Rijnlaan en Weteringlaan (grotendeels).	We zien deze reactie als een ondersteuning van het huidige beleid. De genoemde wegen vallen in het Mobiliteitsplan in de categorie gebiedsontsluitingsweg en krijgen in het wegencategoriseringsplan de categorie gebiedsontsluitingsweg 50.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
7	Fietsersbond	De Fietsersbond Zeist is onder de indruk van de grondigheid waarmee dit rapport is uitgewerkt en van de besluitprocedure. Echter, wij willen de gemeente oproepen om conform de ambities van het coalitieakkoord met GOW meer lef te tonen en te kiezen voor ruimte voor de fiets op straat.	We zien het voortliggende wegencategoriseringsplan als een ambitieuze uitwerking van een deel van de doelen op het terrein van mobiliteit. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat de gemeente een brede verantwoordelijkheid heeft ten opzichte van alle verschillende weggebruikers in de gemeente.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
8	Fietsersbond	In het Mobiliteitsplan 2022-2027 heeft de gemeente Zeist in haar ambities een aantal speerpunten geformuleerd met betrekking tot het verbeteren van de positie van de fiets in de Zeister mobiliteit, waarvan wij het belang zeer onderschrijven. De Fietsersbond Zeist pleit er dan ook voor nu de tijd rijp is om snelheden te verlagen dat de gemeente ook echte keuzes maakt om dit in de praktijk te brengen. Bij de voorgenomen implementatie van GOW30 zien we nu dat de gemeente worstelt met vraagstukken als afschrijvingen wegdek. Daardoor dreigt de gemeente niet binnen afzienbare tijd de voorgenomen prioritering van de fiets om te gaan zetten in daden. Er doet zich nu een uitgelezen kans voor om ook goed en duurzaam invulling te geven aan de ambities in het collegeprogramma.	Het vervangen van wegdek dat nog lang niet is afgeschreven is een vorm van kapitaalvernietiging die de gemeente zich niet kan veroorloven. Binnen de huidige budgetten voor onderhoud en vervanging in combinatie met subsidies van de provincie en het rijk zetten we in op een zo snel mogelijke aanpassing van de GOW30 wegen. De realiteit is dat hier meer dan één collegeperiode voor nodig is.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
9	Fietsersbond	De Fietsersbond Zeist ziet daarom graag meer duidelijke keuzes die leiden tot de realisatie van de doelstellingen in het collegeprogramma en verwijst daarbij specifiek naar [speerpunt 10, 17 en 20].	U verwijst met deze 3 speerpunten naar het Mobiliteitsplan (https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR694726/1) dat in februari 2022 is vastgesteld. In het coalitieakkoord van mei 2022 is vastgelegd dat de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan uitgangspunt zijn voor de uitwerking van mobiliteitsvraagstukken. Het voorliggende wegencategoriseringsplan is, net als de parkeerbeleidsnota, een uitwerking van het Mobiliteitsplan. Zodoende hoeven niet alle speerpunten uit het Mobiliteitsplan in het wegencategoriseringsplan herhaald te worden.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.

10	Fietsersbond	De Fietsersbond Zeist ziet, met de keuzes rondom GOW, een verbetering van het fietsklimaat en fietsveiligheid meer binnen handbereik komen door middel van het realiseren van fietsstraten en verlagen van snelheid van het gemotoriseerd verkeer, rode markering en verbreding van fietsstroken, fietsvriendelijke bochten en voorrangssituaties en een veel vriendelijkere afstelling van verkeersregelinstantaties voor fietsers. Ook fietsopstelvakken dragen bij aan een veilige en comfortabele doorstroom voor fietsers. De fietsers in Zeist worden nu te vaak tot stoppen gedwongen, als veiligheidsmaatregel, in plaats van dat veilig doorfietsen wordt gefaciliteerd.	Onlangs is begonnen met de aanleg van een fietsstraat op de Oude Arnhemseweg, tussen Montaubanstraat en de Schaerweijdelaan. Daarna volgen nog fietsstraten op de Kroostweg, Baarnseweg en Andreas Foxlaan. Een fietsstraat is volgens het CROW een uitvoering van een erftoegangsweg. In 2022 zijn vier verkeersregelinstantaties omgebouwd tot intelligente verkeersregelinstantaties (i-VRI's, slimme verkeerslichten), de overige acht gemeentelijke verkeersregelinstantaties volgen eind 2024. Fietsers krijgen met behulp van de Schwung-app of de Ik Fiets-app zo mogelijk eerder groen bij i-VRI's. Hiermee heeft de fietser zelf direct invloed op de doorstroming.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
11	Fietsersbond	Wij zijn blij met de introductie van GOW30, op de eerste plaats omdat dit plan een aantal gevaarlijke punten aanpakt. Schaerweijdelaan. Twee knelpunten zullen hierbij opgelost worden: (1) de rotonde bij de Oude Arnhemseweg, (2) de kruising met de Van Lenneplaan. Op beide plaatsen is het onwenselijk dat fietsers niet veilig de richting kunnen volgen die ze willen.	Bij het opstellen van de plannen voor de aanpassingen die nodig zijn om de Schaerweijdelaan in te richten als GOW30 wordt ook gekeken naar deze twee kruisingen.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
12	Fietsersbond	In het "verkenningrapport" wordt beargumenteerd dat GOW30 de beste keuze is voor de Lindenlaan. De Fietsersbond ondersteunt deze keuze met de kanttekening dat een fietsstraat, auto te gast, onze voorkeur heeft. Met name de rotondes zijn bij het drukke fietsersverkeer in de spits moeilijk te nemen. Dit is een van de drukste fietsroutes in Zeist, terwijl metingen van de intensiteit van het autoverkeer aantonen dat het autoverkeer op de Lindenlaan relatief bescheiden is. Daarnaast dient meegenomen te worden dat de Lindenlaan prominent aanwezig is op de kaart met ambulancedata van geregistreerde fietsongevallen in 2022/2023.	Het CROW geeft expliciet aan dat een fietsstraat enkel een geschikte toepassing is voor wegen binnen verblijfsgebieden met een maximale snelheid van 30 kilometer per uur, waarbij sprake is van gelijkwaardigheid in de feitelijke onderlinge verhouding tussen de fietser en de automobilist (Fietsstraten in hoofd fietsroutes, CROW, 2005). Hierbij is het van belang dat er een goede balans is tussen het aantal fietsers versus gemotoriseerd verkeer. Dit is op een gebiedsontsluitingsweg niet het geval, daar is het aandeel autoverkeer te hoog om een veilige fietsstraat te kunnen realiseren. Overigens is de Lindenlaan met circa 1.700 fietsers en 5.000 auto's per etmaal (metingen 2020) druk, maar behoort het niet tot de drukste fietsroutes van de gemeente Zeist. De Hogeweg, Slotlaan, Oude Arnhemseweg en Utrechtseweg tellen bijvoorbeeld aanmerkelijk meer fietsers.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
13	Fietsersbond	Maak Arnhemse Bovenweg GOW30. De metingen van de intensiteiten fietsverkeer laten zien dat ook deze weg één van de drukste fietsroutes is in Zeist, onder andere door het grote aantal scholieren naar de Breul. De metingen van de intensiteiten autoverkeer geven daarentegen aan dat deze weg duidelijk minder belangrijk is voor het autoverkeer dan de Dribergseweg. Het fietspad aan de noordzijde is op plekken slecht onderhouden en op andere plekken te smal. Tenslotte maken naast de scholieren ook met name veel ouderen gebruik van de fietsvoorzieningen. Er liggen een groot aantal bejaardentehuizen en verzorgingshuizen aan deze weg, wat ook voorzieningen vraagt voor bijzondere fietsen zoals duofietsen en driewielers (Speerpunt 20).	Specifiek tussen de Arnhemse Bovenweg 2 en 15 is zowel het fietspad als het trottoir inderdaad te smal. Wij zien de oplossing hier eerder in het verbreden van trottoir en fietspad en niet in het creëren van een kort stukje GOW30, waarbij de fietspaden ingeruild worden voor fietsstroken. Wij zien het niet als wenselijk om verkeersdeelnemers met verschillende snelheidsregimes te confronteren. Bovendien geeft de Provincie mede namens de busmaatschappijen aan om met het oog op de doorstroming van de busdiensten, de gebiedsontsluitingswegen zoveel mogelijk op 50 km/u te houden.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
14	Fietsersbond	Maak de Jagersingel GOW30. De recente fietsintensiteitsmetingen bevestigen dat de Jagersingel (in het verlengde van de Lindenlaan) een hoofdverbindingsweg is voor fietsers tussen de wijken Centrum/Lyceumkwartier en Kerckebosch. Uiteindelijk is het van het grootste belang dat fietsers deze route veilig en comfortabel kunnen fietsen. De Fietsersbond bepleit daarom ook voorrang voor de fietsers op de kruispunten langs deze route, inclusief het kruispunt Jagersingel – Woudenbergseweg. De autoverkeersintensiteitsmetingen tonen aan dat het autoverkeer zowel op de Jagersingel als de Woudenbergseweg relatief rustig is.	De Jagersingel ligt buiten de bebouwde kom en kan volgens de CROW-richtlijnen geen GOW30-status toegewezen krijgen. Hier stellen wij een gebiedsontsluitingsweg voor met een maximum snelheid van 50 km/u. De Jagersingel is bovendien voorzien van vrijliggende fietspaden, zodat fietsers en auto's niet dezelfde ruimte hoeven te delen. Daarnaast rijden er een aantal buslijnen en is het een belangrijke uitrukroute voor de ambulancepost. Daarom adviseren wij de Jagersingel te categoriseren als een gebiedsontsluitingsweg met een maximum van 50 km/u in plaats van het huidige maximum van 60 km/u.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.

15	Fietsersbond	Een speciaal geval is de Bergweg tussen de Panweg en de Dijnselburgerlaan. Voorzien is dat deze weg over de hele lengte ingericht wordt als ETW30, allereerst vanwege de scholen aan en bij de Bergweg. Dit gedeelte van de Bergweg kent drie problemen die aangepakt moeten worden. 1. Allereerst is de bocht van de Bergweg naar de Panweg te smal. Het vrijliggende fietspad houdt op vóór de bocht, fietsers moeten invoegen op de smalle rijbaan en raken in de binnenbocht bekneld tussen auto's en trottoir. Een verbreding van de rijweg in de bocht, met rode fietsstroken, is wellicht de oplossing. 2. De kruispunten met andere straten hebben een verschillende vorm. Naast drie gelijkwaardige kruisingen zijn er vier uitritconstructies. Met name de uitritconstructies leiden tot het idee dat de Bergweg een voorrangsweg is. Dat resulteert in een snelheid van de auto's die ver boven de 30 km/uur ligt, en het niet verlenen van voorrang op de gelijkwaardige kruisingen. (Hetzelfde probleem is in het "verkenning rapport" benoemd voor het deel van de Bergweg tussen de Steynlaan en de Schaerweijdelaan). 3. Tenslotte is aan het uiteinde van de Bergweg bij de kruising met de Dijnselburgerlaan de stoplichtsituatie zeer onpraktisch voor fietsers die vanaf de Bergweg linksaf willen gaan richting Huis ter Heide/Gamma/Praxis. Dit vergt twee stoplichtoversteken. Om die twee stoplichten te mijden, steken fietsers van alle leeftijden en met alle soorten fietsen massaal de Bergweg over vóór het stoplicht en nemen, tegen het verkeer in, de binnenbocht. In die binnenbocht staat dan ook nog een transformatorhuisje dat het zicht op tegenliggers blokkeert. Hier is de fiets duidelijk de sluitpost van het (overigens drukke) autoverkeer. Het plan beschrijft een verlaging van de snelheid op dit wegdeel van 50 naar 30km/u. Bij een eventuele herinrichting van dit deel van de Bergweg zou de stoplichtroute voor fietsers moeten worden herzien, bv door middel van een fietsopstelvak op de Bergweg.	De Bergweg-noord heeft zeker aandacht en aanpassingen, maar de benodigde infrastructurele aanpassingen vormen geen onderdeel van het wegcategoriseringsplan. Vanaf huisnummer 194 tot aan de Dijnselburgerlaan zijn we voornemens de snelheid te verlagen van 50 naar 30 km/u.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
16	Dichterbij	De doelstellingen van het plan onderschrijven we. Ook wij gaan voor grotere verkeersveiligheid en een lagere geluid en milieu impact. De voorgestelde maatregel roept nog wel veel vragen bij ons op en kan dan ook niet direct op onze steun rekenen.	Het is begrijpelijk dat u alleen op basis van onze mondelinge toelichting op de presentatie van de werkbijeenkomst van de raad van 4 april 2024 onvoldoende informatie heeft om te bepalen of u zich achter het wegcategoriseringsplan kunt scharen. U kunt tijdens de ter inzage legging kennis nemen van het volledig uitgewerkt en onderbouwde plan en hier vervolgens op reageren.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
17	Dichterbij	Het invoeren van de nieuwe GOW30 categorie kan volgens ons alleen wanneer na zorgvuldig onderzoek blijkt dat er per saldo positieve effecten op de beleidsdoelen worden behaald. Wat ons betreft is het van belang goed te kijken naar de inrichting en effecten op de betreffende wegvakken maar ook naar het effect op de omliggende straten/ buurten. Hiermee bedoelen we de toename van verkeer die door de wijk heen kruist (sluipverkeer) omdat omrijden niet meer loont. Op dit moment zijn we al actief om dit ongewenste verkeer de buurt uit te krijgen.	Dit vormt ook voor de gemeente een belangrijk onderdeel van de wegcategorisering.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
18	Dichterbij	Tevens hebben we vragen mbt de financiële onderbouwing en de daaraan gekoppelde tijdspad. Eigenlijk zijn wij van mening dat wanneer het project aanvangt het geheel binnen 5 jaar moet worden afgerond (anders bestaat de kans dat je halverwege het project weer met een nieuwe visie komt).	Een financiële onderbouwing maakt onderdeel uit van het uiteindelijke raadsvoorstel.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
19	Dichterbij	We zien 2 scenario's. Een scenario waarin alleen op 'papier' de weg van categorie verschieft. Dit zal nauwelijks tot ander (gewenst) gedrag leiden. We vragen ons af waarom je het dan zou doen. Het tweede scenario gaat uit van een herinrichting van de wegvakken. Hierbij hebben we grote vragen bij de exacte invulling van deze projecten.	De gemeente hanteert het tweede scenario dat u schetst. Uiteraard worden dergelijke herinrichtingen projectmatig aangepakt en is er ook dan de mogelijkheid om binnen de marges van het dan vastgestelde beleidskader in gesprek te gaan.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.

20	Dichterbij	Het gaat dan specifiek over de inrichting van de Schaerweijdelaan en Panweg. Deze hebben brede wegprofielen met deels gescheiden rijbanen en/of losliggende fietspaden. Wat zijn de plannen hier mee? Ook willen we eerst weten welke effecten de snelheidsaanpassing van deze straten heeft op verkeer in de omliggende straten. We kunnen ons voorstellen dat wanneer de snelheid op de huidige 50 km/uur straten naar 30 km/uur wordt teruggebracht het verkeer andere routes zal gaan nemen. Dit kan vragen om aanpassingen op de andere straten. Hierbij kan worden gedacht aan eenrichtingsverkeer, snelheidsremmende maatregelen, knips etc. We zien nu al hoe lastig het is om aanpassingen door te voeren, zowel mbt tijd als budget.	Wanneer er sprake is van een gebiedsontsluitingsweg (ook bij een GOW30) is doorstroming van het verkeer een belangrijke factor. Door de inrichting van de gebiedsontsluitingswegen (met name de voorrangssituatie) loont het voor doorgaand verkeer om zo veel mogelijk gebruik te maken van de gebiedsontsluitingswegen, in plaats van de erftoegangswegen. Het rijden via gebiedsontsluitingswegen zal dus comfortabeler en sneller zijn dan het "afsnijden" via de erftoegangswegen. Voorwaarde hierbij is dat de erftoegangswegen zijn ingericht conform de eisen van Duurzaam Veilig.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
21	Dichterbij	Voor de uitvoering van dit voorstel zouden we dan ook graag een nadere uitwerking zien, die bestaat uit een integraal plan inclusief concrete doelstellingen (SMART).	Het wegcategoriseringsplan is het beleidskader bij de daaropvolgende herinrichtingsprojecten en bepaalt in belangrijke mate de keuzes bij de uiteindelijke weginrichting. Op dit moment is het vigerende integrale plan het Mobiliteitsplan dat een looptijd tot 2028 heeft. De lange termijn doelstelling van de gemeente Zeist is dat alle wegen Duurzaam Veilig zijn ingericht. Omdat de uitvoering hiervan van veel factoren afhankelijk is, is volledige realisatie hiervan niet in te schatten. Op korte termijn kunnen we met het budget voor kleine verkeerstechnische maatregelen aangevuld met subsidie jaarlijks al drempels en plateaus aanleggen naar aanleiding van signalen uit de samenleving waaronder de reguliere overleggen met de bewoners- en belangenorganisaties.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
22	VLZ	In de recente presentatie aan Vereniging Lyceumkwartier Zeist (VLZ) over de wegcategorisering werd uitgebreid aandacht besteed aan de Lindenlaan met hypothetische scenario's. Dat misleidt en scheidt de indruk dat er aan het besluit van de Raad "getornd" wordt. Zoals wij in ons gesprek op 16 april jl. en in eerdere reguliere gesprekken met u, waaronder bijv. 30 oktober 2023, hebben aangegeven, benadrukken wij nogmaals met klem dat het voor VLZ <u>onbespreekbaar</u> is om de categorisering van Lindenlaan als ETW30 in twijfel te trekken of een categoriewijziging richting GOW30 te heroverwegen. Daar mag dus ook het nieuwe wegcategoriseringsplan en het besluitvormingsproces niet voor worden gebruikt. Wij vragen u dringend om de "Lindenlaan" bij het komende College- en Raadsvoorstel buiten beschouwing te laten.	In het wegcategoriseringsplan blijft de Lindenlaan vallen in de categorie van erftoegangsweg die zij in het Mobiliteitsplan heeft gekregen. Bij de vaststelling van het Mobiliteitsplan in februari 2022 heeft de gemeenteraad per amendement vastgesteld dat de Lindenlaan een erftoegangsweg is. Dit hebben wij als uitgangspunt genomen bij het opstellen van dit plan. Uit het afwegingskader in het wegcategoriseringsplan komt wel dat een GOW30-status past bij deze weg en de manier waarop deze gebruikt wordt, en ook in de toekomst zal worden gebruikt, namelijk als ontsluiting van de oostkant van de kern Zeist, met regionale bestemmingen (CLZ, Diakonessenhuis) waar een aantal buslijnen rijden.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
23	VLZ	Mocht desondanks de categorisering van de Lindenlaan, hoe dan ook, toch ter discussie gesteld worden in het besluitvormingstraject over het wegcategoriseringsplan, dan maken we ons ernstig zorgen dat het perspectief van de Lindenlaan als GOW30, met alle fietsers en auto's op één gedeeld wegdek tot uiterst bezorgde reacties zal leiden bij de ouders van scholieren die door de Lindenlaan fietsen resp. oversteken en andere belanghebbenden zoals betrokken scholen en bewoners van en rond de Lindenlaan. Omdat het hier ook gaat om zorgen over de veiligheid van fietsende scholieren, kan dit tot vergelijkbare reacties en negatieve publiciteit aanleiding geven als er eerder waren bij de plannen voor de rotonde op de kruising Woudenbergseweg - Jagersingel. Die gehele situatie vonden we toen zeer zorgelijk en mag daarom niet meer gebeuren. Dit alles kan bij de Lindenlaan nog versterkt worden als mocht blijken dat de gemeente, zo kort na een raadsbesluit, dit al weer probeert ongedaan te maken. Dit voedt in hoge mate het helaas bij velen levende beeld van een onbetrouwbare overheid. Dit zal, nemen wij aan, niet de intentie van de gemeente Zeist zijn.	In aanvulling op bovenstaand antwoord, GOW30 is specifiek bedoeld als een maatregel om fietsers beter te beschermen en is bedoeld voor de drukkere wegen waar onvoldoende ruimte is voor vrijliggende fietspaden. Door aan weerszijden van de weg brede fietsstroken te creëren (2 meter breed rood asfalt met fietssymbolen) krijgen fietsers een duidelijke plek op de weg en zijn ze veel beter af dan in de huidige situatie het geval is (enerzijds een te smal fietspad, anderzijds een te smalle fietsstrook). Wanneer we er een ETW30-inrichting van maken wordt het fietspad opgeheven en komen er dan geen fietsstroken terug conform de inrichtingseisen van het CROW. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de huidige weginrichting van de Lindenlaan in de verkeersveiligheidsmeter van de provincie Utrecht als zeer verkeersonveilig naar voren komt.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.

24	VLZ	Diverse malen hebben we tijdens ons overleg met u voorgesteld om vanaf de kruising Woudenbergseweg richting Lorentzlaan meteen de maximumsnelheid te verminderen tot 30 km. Het argument dat dat niet mogelijk is in verband met de uitrijroute van de RAVU is niet steekhoudend. Ambulances richting Lindenlaan gaan meteen al op een 30 km weg rijden. Ambulances met zwaailicht richting Woudenbergseweg mogen volgens de Regeling Optische en Geluidssignalen zo nodig met een snelheid tot maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid rijden. Harder dan 70 km (30+40) op het korte stukje Jagersingel tot aan de Woudenbergseweg lijkt bijna onmogelijk. 30 km op de Jagersingel vanaf Lorentzlaan tot de Woudenbergseweg is duidelijker en veiliger voor auto's, fietsers en voetgangers en verkeer uit de uitritten van het ziekenhuis, RAVU en het Jagershuis.	De Jagersingel tussen de Woudenbergseweg en de bebouwde komgrens ligt buiten de bebouwde kom, en komt zodoende niet in aanmerking voor een snelheidsregime van 30 km/u. Momenteel is de snelheid daar begrensd op 60 km/u, wij zijn voornemens de snelheid te verlagen naar 50 km/u zodat er een verschil in snelheid blijft bestaan met de Woudenbergseweg (die van 80 naar 60 km/u gaat). Binnen de bebouwde kom gaat de snelheid op de Jagersingel wel naar 30 km/u (thans 50 km/u)	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
25	VLZ	Tot slot herhalen we hier wederom ons eerdere verzoek om de Boulevard tussen de rotonde Busstation en Geroplein te wijzigen naar 30 km vanwege te hoge autosnelheden en de veiligheid van overstekende fietsers.	Voor de Boulevard stellen wij voor om de huidige gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km/u te handhaven omdat de Boulevard is voorzien van vrijliggende fietspaden, zodat fietsers en auto's niet dezelfde ruimte hoeven te delen. Daarnaast rijden er een aantal buslijnen (zie ook de reactie van de Provincie Utrecht) en is het een belangrijke uitrukroute voor de hulpdiensten. De fietsoversteek ter hoogte van de Dalweg en de Acacialaan zal veiliger worden gemaakt in 2025. Bij de oversteek ter hoogte van de Valckenboschlaan gaan we onderzoeken of naast de voetganger ook voor de fietsers een middeneiland gerealiseerd kan worden.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
26	Groepje bewoners Jacob van Lenneplaan	Een met elkaar gedeeld punt van zorg is wel dat de Jacob van Lenneplaan tussen twee GOW30 wegen (de Bergweg en de Schaerweijdelaan) komt te liggen en dat voorkomen moet worden dat de Jacob van Lenneplaan als 'doorsteek' gebruikt gaat worden door automobilisten en vrachtverkeer (dat is bijvoorbeeld nu al merkbaar doordat er met regelmaat vrachtauto's voor het centrum door onze laan rijden), wat in onze optiek tot een knelpunt leidt als de laan daadwerkelijk als erftoegangsweg wordt ingericht. Om dergelijk oneigenlijk en overlast gevend gebruik te voorkomen zullen zeker additionele maatregelen nodig zijn en als bewoners worden wij graag ook bij deze planvorming betrokken.	Zodra er zicht is op herinrichting van de Jacob van Lenneplaan, gaan wij graag in gesprek met de bewoners over de mogelijkheden.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
27	Hendrik Jan Hoorn	De landelijke verkeerskundigen van CROW / Duurzaam Veilig hebben 25 (?) jaar gedacht dat er binnen de bebouwde kom maar twee wegcategorieën zouden zijn. Rond 2020 (?) hebben ze moeten erkennen dat dat niet realistisch is en dat er een tussencategorie (GOW30) gedefinieerd moet worden. Wat mij betreft hebben ze daarmee hun autoriteit en geloofwaardigheid verspeeld. De tweede kamer zou hier kritische vragen over moeten stellen. Plaatselijke verkeerskundigen zouden minder klakkeloos de richtlijnen van het CROW moeten opvolgen.	De inbreng valt buiten de scope van het voorliggende plan.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
28	Hendrik Jan Hoorn	Het afwegingskader nodigt uit tot een arbitraire beoordeling. Vooral deze zin in het afwegingsschema is lachwekkend: 'Heeft de weg een dusdanige verkeersfunctie, dat doorstroming het belangrijkste is?' Wie bepaalt wat belangrijk is? Maar ook 27 keer het woord 'wenselijk'. Het verbaast me dat het Rijk hiermee komt. De inwoners moeten zich ergens op kunnen beroepen en de raad moet het college kunnen controleren.	In het wegcategoriseringsplan wordt nader uiteengezet op welke wijze het afwegingskader is gehanteerd bij de keuzes die er gemaakt zijn. De keuzes worden onderbouwd door data en kennis van de lokale situatie.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
29	Hendrik Jan Hoorn	De gemeente Zeist zou voor de inwoners en de raad een veel concreter document moeten opstellen, met eenduidige criteria. Dat is stap 1; pas daarna een voorstel voor de wegcategorisering op basis daarvan.	Bij het raadsvoorstel zal een concreet uitgewerkt beleidskader voorliggen.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.

30	Hendrik Jan Hoorn	In het raadsvoorstel deze volgorde melden: eerst wegcategorisering op basis van criteria, dan pas overeenkomstige inrichting, niet noodzakelijk direct. Dus niet omgekeerd de categorisering op basis van de huidige inrichting.	Dit voorstel komt overeen met onze huidige werkwijze.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
31	Hendrik Jan Hoorn	<p>Wat is nog het verschil tussen GOW30 en voormalige buurtverzamelweg?</p> <p>oFunctie is hetzelfde. Achtergrondnotitie bij mobiliteitsplan: 'Net als bij een GOW bij Duurzaam Veilig (rechter kolom) is een buurtverzamelweg vooral gericht op doorstromen'.</p> <p>oVerkeersintensiteit BVW volgens GVVP max. 5.000 mtv / dag (tweerichtingsverkeer).</p> <p>oMaximumsnelheid 30 km/u (GVVP blz. 32)</p> <p>oInrichting fietsvoorzieningen is hetzelfde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - GVVP, bijlage 6: BVW: vrijliggend of fietsstroken - Handreiking inrichtingskenmerken GOW30: 'brede fietsstroken of (reeds aanwezige) vrijliggende fietspaden'. <p>Conclusie: GOW30 komt overeen met voormalige buurtverzamelweg. Weliswaar wordt buurtverzamelweg in het GVVP ook wel 'erftoegangsweg +' genoemd, versus gebiedsontsluitingsweg (30), maar dit verschil is alleen nog maar semantisch.</p>	GOW30 maakt onderdeel uit van de huidige CROW-systematiek, de buurtverzamelweg was dat niet. Maar het is inderdaad het geval dat een aantal voormalige buurtverzamelwegen nu aangemerkt kunnen gaan worden tot GOW30. het verschil zit hem in het uitgangspunt: waar de BVW het aantal voertuigen als uitgangspunt had, kijken we nu bijvoorbeeld naar de wegen waar fietsers, bussen en auto's dezelfde ruimte delen. Ook kijken we naar het type bebouwing en het aantal voorzieningen.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
32	Hendrik Jan Hoorn	De voorgestelde wegcategorisering (blz. 23/31) is een stap in de goede richting, maar nog niet voldoende. Slotlaan, route Antonlaan – Weeshuislaan – Voorheuvel – Montaubanstraat, 1e / 2e Hogeweg zijn schoolvoorbeelden van GOW30. De gemeente blijft hangen in hopeloos wensdenken (autoluw centrum). Categorisering als GOW30 leidt niet tot meer autoverkeer. Er staan nergens borden met de categorisering. Het leidt wel tot een veiliger inrichting voor fietsers. Niet voor niets adviseerde Megaborn eind 2020: 'doorlopende fietsvoorzieningen over de volledige lengte van de Slotlaan in beide richtingen'. Als deze wegen zo gecategoriseerd worden, is het hopelijk voor de bewoners van de Lindenlaan niet meer bedreigend als ook hun laan als GOW30 wordt gecategoriseerd.	zie eerdere reactie van de gemeente op inbreng nummer 3 van de provincie.	Wij passen het wegcategoriseringsplan aan.
33	Hendrik Jan Hoorn	Het profiel op blz. 11/31 is veel te smal voor een GOW30. Op sommige bestaande wegen (Steynlaan) kan het niet anders. Maar om de Antonlaan of Lindenlaan zo in te richten is vragen om moeilijkheden. Zie mijn eerste punt. De verkeerskundigen van CROW blijven maar hangen in het idee dat in alle situaties fietsers gebruikt kunnen worden om autoverkeer af te remmen. De Bergweg tussen de Steynlaan en de Schaerweijdelaan werd in 2017 versmald van 9 naar 7 meter. Fietsers worden daar continu gehinderd en in gevaar gebracht door autoverkeer inclusief bussen en vrachtauto's. In 2018 waren daarover gesprekken met de bewoners. Zie bijgaand verslag van de avond op 19-3-2018: 'De bewoners ervaren wel dat het vanwege de versmalling van de rijbaan gevaarlijker is geworden. Vooral voor fietsers.'	Het getoonde profiel is één van de mogelijke inrichtingen die in de toolkit zijn opgenomen, er zijn dus ook andere breedtes en wegindelingen mogelijk. Op een GOW30 zijn ook reeds aanwezige vrijliggende fietspaden acceptabel. De fietsstroken op de Bergweg tussen de Steynlaan en de Schaerweijdelaan zijn inderdaad te smal en voldoen niet aan de huidige richtlijnen.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
34	Hendrik Jan Hoorn	Verlaging van de maximumsnelheden op blz. 23/31 zou ik niet doen, m.n. 30 km/u op de Schaerweijdelaan, Panweg en Waterigeweg, en 60 km/u op de Woudenbergseweg buiten de bebouwde kom. Deze wegen nodigen uit tot een hogere snelheid. Bovendien maakt het de alternatieve routes, veelal door het centrum en door woonwijken relatief aantrekkelijker.	Snelheidsverlagingen dienen gepaard te gaan met een deugdelijke weginrichting. Alleen het plaatsen van een bord met een lagere snelheid is onvoldoende. Zie ook de reactie van de gemeente op inbreng nummer 20 van Dichterbij.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.

35	Bewoners Montaubanstraat (Brinkhuis)	Het plan om de Montaubanstraat te herinrichten waardoor een wegbeeld ontstaat dat aansluit bij een max. snelheid van 30 km/u wordt breed gedragen. Of deze herinrichting conform GOW30 of ETW is, is van later zorg. Het probleem is dat deze herinrichting geen prioriteit heeft en dus nog jaren op zich kan laten wachten.	Aangezien het wegencategoriseringsplan nu opgesteld wordt, is de keuze tussen ETW30 of GOW30 wel degelijk nu van belang. Bij nader inzien kiezen we er toch voor om de Montaubanstraat in te delen als GOW30 vanwege de combinatie van doorstromen en verblijven.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
36	Bewoners Montaubanstraat (Brinkhuis)	Op grond van de volgende overwegingen vragen de bewoners / belanghebbenden om de gehele Montaubanstraat op korte termijn (vóór de zomer) tot een 30 km/u weg te bestempelen door het plaatsen van borden bij kruising met de Utrechtse weg, en evt. een snelheidsremmend object (plateau). <ul style="list-style-type: none"> •De Montaubanstraat verandert halverwege van 50 naar 30 km/u zonder dat er iets verandert aan het wegbeeld dat aansluit bij de beleving van een automobilist. Tijdens de bijeenkomst van 22 april was er consensus dat dit een weeffout genoemd kan worden. <ul style="list-style-type: none"> •Een aantal appartementengebouwen, particuliere woningen en bedrijfsgebouwen hebben een uitrit naar de straat waar auto's in- en uitrijden om te parkeren. •Bij Abrona / Bij Johannes staan vaak busjes voor de deur om invalidewagentjes in- en uit te laden, op dezelfde plek zijn ook afvalcontainers, en aan de overkant stoppen vaak auto's van mensen die bloemen kopen bij Margriet. Het hoeft geen betoog dat dit regelmatig tot chaotische situaties leidt. •Het omlaag brengen van de max. snelheid naar 30 km/ sluit aan bij een landelijke tendens, ook al is die weg niet ingericht conform GOW30 of ETW. Meest in het oog springende voorbeeld is Amsterdam waar in de gehele bebouwde kom een max. snelheid geldt van 30km/u. Wij hebben gemerkt dat het "smiley-bord" dat hier een aantal weken heeft gehangen, leidde tot een lagere snelheid van het verkeer. Op basis daarvan verwachten wij dat het plaatsen van borden wel degelijk verschil zal maken, ook zonder snelheidsremmende obstakels. Het plaatsen van 30 km/u borden is een kleine ingreep die op korte termijn een significant resultaat kan opleveren. Dit kan buiten het Wegencategorisering-project gerealiseerd worden; het herstellen van een weeffout. 	Direct na vaststelling van het wegencategoriseringsplan zal een verkeersbesluit worden genomen waarmee de snelheid op de Montaubanstraat in zijn geheel naar een maximum van 30 km/u wordt gebracht. Een 'smileybord' heeft maar een beperkt effect, na enkele weken gaat de gereden snelheid vaak weer omhoog. Reden om het bord door Zeist te rouleren. Maar het zal met onregelmatige tussenpozen terugkeren op de Montaubanstraat.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
37	Politie	Op voorhand zijn hulpdiensten, met name de brandweer en de ambulancedienst, niet blij met de verlaging van de snelheid; zeker niet op hun doorgaande routes. Voor de politie is dat wat minder, omdat wij meerdere locaties hebben waarvandaan collega's kunnen aanrijden, maar ook wij hebben ons te houden aan de Branchrichtlijn. Voor hulpdiensten zijn dan vooral de aanvullende maatregelen als versmallingen, plateau's en drempels nadelig. Zeker bij de brandweer kijkt men ook naar de aanrijdtijden; bij vrijwillige brandweer telt zeker dat de vrijwilligers zich aan de snelheid moeten houden; zij kunnen geen gebruik maken van ontheffingen o.i.d. Dus is kan groot dat zij later op de post zijn en later kunnen vertrekken.	Het aantal snelheidsverlagingen is beperkt. Op de bestaande gebiedsontsluitingswegen geldt een maximum van 50 km/u en dat blijft grotendeels zo. Op GOW's passen we snelheidsremmende maatregelen spaarzaam toe, ook vanwege het feit dat dit busroutes zijn.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.

38	Politie	<p>Kijkende naar de nieuwe wegcategorisering zullen vooral de GOW30 en de GOW60 qua handhaving een probleem kunnen gaan vormen. Voor de categorieën SW, GOW en ETW zijn vanuit de CROW aanbevelingen gedaan qua inrichtingen. De GOW30 kent nu in ieder geval voorlopige inrichtingseisen, maar v.w.b. de GOW60 zijn deze er niet. Ik heb deelgenomen aan het overleg over het nieuwe handboek Wegverkeer en daarin is ook duidelijk aangegeven dat we deze GOW60 NIET gaan terugvinden in het handboek. Zoals het er nu ook voorstaat is de provincie Utrecht de enige wegbeheerder die iets heeft gevonden van de inrichting van de GOW60. Voorlopig staat er nog geen enkele andere provinciale wegbeheerder te trappelen om dit ook toe te passen. Wel zie ik dat veel wegbeheerders in de provincie steeds meer, vanuit politiek oogpunt, grijpen naar de GOW30 en GOW60 (met of zonder infrastructurele aanpassingen). Zeker op de GOW30 en GOW 60 waar geen extra maatregelen worden genomen om de snelheid daadwerkelijk richting de 30 / 60 te krijgen zullen niet kunnen rekenen op handhaving vanuit de politie. Hier is overleg over geweest met justitie. Deze geven aan dat zowel de GOW30 als GOW60, om in aanmerking te komen voor handhaving, moeten voldoen aan de volgende voorwaarden:</p> <p>Het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie heeft zich uitgesproken voor uitbreiding van 30/60-km zones, mits zodanige (infrastructurele) maatregelen zijn genomen, dat deze zones ZELFHANDHAVEND zijn. Handhaving zal daarom aan een aantal voorwaarden zijn verbonden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er dient een geloofwaardige limiet te zijn. Dit betekent onder meer dat de inrichting passend bij de limiet moet zijn (Duurzaam Veilig); - Overtredingspercentage is (maximaal) circa 20%. Wanneer er een hoger overtredingspercentage is, zal er geen sprake zijn van een geloofwaardige limiet. Het tijdelijk effect van de handhaving is dan niet voldoende om het naleefgedrag daadwerkelijk en structureel te verbeteren. Er zijn dan andere maatregelen nodig. - Er dient sprake te zijn van objectieve verkeersonveiligheid en risico's op 	<p>Het verlagen van de maximum snelheid is een maatregel om de verkeersveiligheid te verbeteren. We voeren de snelheidsverlaging pas uit als de weg is ingericht conform de bijbehorende inrichtingseisen. We volgen de pilot van de provincie Utrecht wat betreft de GOW60 buiten de bebouwde kom op de voet.</p>	<p>Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.</p>
39	VC Austerlitz	<p>De Austerlitzseweg (bebouwde kom gedeelte) en Oude Postweg (vanaf aansluiting Austerlitzseweg) zouden denk ik prima onder categorie GOW30 kunnen vallen. Dat zou dan betekenen dat het nu gescheiden fietspad zou moeten verdwijnen. Dat zou erg zonde zijn en veiligheid zeker niet vergroten. Kortom, in die situatie zou het fietspad kunnen blijven als, maar dan als onverplicht fietspad, en kan de weginrichting alsnog geschieden met twee optische fietsstroken op de rijbaan.</p>	<p>De Austerlitzseweg en de Oude Postweg hebben met respectievelijk 2.000 en 1.100 auto's per dag geen belangrijke verkeersfunctie volgens het afwegingsschema en zijn geen GOW30.</p>	<p>Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.</p>
40	VC Austerlitz	<p>Wegbreedte: in de richtlijnen wordt voor GOW30 6.80 aangehouden. Dat is in sommige gevallen toch wel erg smal. Zeker als daar regelmatig bussen, vrachtverkeer en hulpdiensten over moeten rijden. Een smallere weg zou wellicht tot wat lagere snelheden kunnen leiden is de gedachte, maar of dat ook echt klopt? Op de Oude Postweg op het hele smalle deel zijn bij de metingen wel degelijk bij net zo hoge snelheden gemeten als bij de veel bredere Austerlitzseweg. Als de weg wat breder is, is de mogelijkheid tot uitwijken wat groter, ook is het verkeer dan beter zichtbaar als je een uitrit verlaat. Het is dan in die situaties waar de weg al breder is beter die niet volledig te versmallen, maar dit alleen plaatselijk te doen.</p>	<p>In Austerlitz zijn geen wegen aangewezen die in de categorie GOW30 vallen. Een van de algemeen aanvaarde en bewezen maatregelen in de verkeerskunde is dat smallere wegen zorgen voor lagere gereden snelheden. Het smalle deel van de Oude Postweg zal niet versmald worden omdat hierover ook een bus rijdt. De metingen waarnaar verwezen wordt herkennen we niet. Uit snelheidsmetingen uitgevoerd door de gemeente blijkt dat de snelheid op de Oude Postweg aanzienlijk lager ligt dan op de Austerlitzseweg.</p>	<p>Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.</p>

41	VC Austerlitz	Gebiedsontsluitingswegen buiten de kom per definitie terugbrengen van 80 naar 60 km/u, kan meer gevaar opleveren dan handhaven van 80KM/u. De Woudenbergse weg is een prima voorbeeld. 80km is daar een logische snelheid. Bij 60km wordt er door de meerderheid dan waarschijnlijk toch veel harder gereden, met als gevolg inhaal acties, of verkeerde inschatting van snelheid bij het op de wegdraaien (bijv bij begraafplaats). Naar mijn idee moet je 60 km toepassen ,daar waar nodig (zoals nu bij Beauforthuis), dan is de kans dat men zich er ook aan houdt groter. Het 60km gebied op bijvoorbeeld Woudenbergseweg zou wel verlengd kunnen worden van Splitsing Oude Postweg naar Ronde Krakeling, maar dus niet zoals de plannen zijn, het gehele deel tussen Woudenberg en Ronde Krakeling.	We volgen de pilot van de provincie Utrecht wat betreft het verlagen van de snelheid van 80 naar 60 km/u op gebiedsontsluitingswegen op de voet. Het wegencategoriseringsplan van de gemeente Zeist betreft alleen de wegen die in beheer zijn van de gemeente.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
42	VC Austerlitz	GOW50 In het plaatje wordt een fysieke niet overschrijdbare richting scheiding getoond. Dit lijkt mij in gevallen van calamiteiten gevaarlijk en het is de vraag of dit voor het normale verkeer veiliger is.	De GOW50 wordt zowel met als zonder middenberm uitgevoerd.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
43	VC Austerlitz	Veel van de inrichtingskenmerken die tot meer veiligheid zouden moeten leiden zijn nooit echt goed onderzocht. Als we nu zoveel geld gaan uitgeven om heel Nederland te verbouwen om aan deze nieuwe richtlijnen te voldoen, terwijl het maar de vraag is of het ook echt werkt, heb ik daar nogal moeite mee. Waarom niet eerst eens goed onderzoek? Dit hoeft echt niet zoveel te kosten.	Duurzaam Veilig is een in Nederland algemeen toegepaste methode om wegen verkeersveilig in te richten. De methode is ontwikkeld door de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid)	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
44	VC Austerlitz	Vertaald naar de situatie in Austerlitz: De Austerlitzseweg (Kom deel) en de Oude Postweg (deel vanaf Austerlitzseweg), zou als GOW30 gecategoriseerd kunnen worden, de overig wegen als ETW (Erftoegangsweg).	De Austerlitzseweg en de Oude Postweg hebben met respectievelijk 2.000 en 1.100 auto's per dag geen belangrijke verkeersfunctie volgens het afwegingsschema en zijn geen GOW30.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
45	VC Hoge Dennen Kercke	Opvallend is in ieder geval dat er wel onderbouwde voorstellen zijn om GOW30 WEL toe te passen, maar geen onderbouwing van situaties waar GOW30 NIET wordt voorgesteld, terwijl dat hier en daar wel denkbaar zou zijn.	De keuzes waarom er op wegvakken geen GOW30 wordt geadviseerd zijn na te lezen in het wegencategoriseringsplan. De presentatie over het concept wegencategoriseringsplan beschreef vooral de veranderingen.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
46	VC Hoge Dennen Kercke	CROW en SWOV vragen gemeentes die GOW30 toe gaan passen om de effecten systematisch te monitoren. Daarover hebben wij tot nu toe niets gehoord van de betreffende ambtelijke vertegenwoordigers. Het lijkt ons wel van groot belang. Denkend over evalueren kwamen wij bij de vraag naar de doelstellingen. Wat is bij ieder deelproject de concrete ambitie? En dat waar mogelijk SMART geformuleerd. Dus bij voorbeeld: o Snelheid naar beneden? Zo ja, hoeveel? o Minder auto-ongevallen? Zo ja, hoeveel? o Minder fietsongevallen? Zo ja, hoeveel? o Lagere intensiteiten? Zo ja, hoeveel? o Bevorderen fietsgebruik? Zo ja, hoeveel? o Verlagen geluidsoverlast? Zo ja, hoeveel? o Verhogen gebruikerstevredenheid? Zo ja, hoeveel? Er is ongetwijfeld meer. En het is uiterst relevant wanneer je met concept-beleid aan de slag gaat. Het besef dat dit een leerproces is met voorlopige richtlijnen lijkt ons van groot belang. Wij zouden dat besef ook graag terugzien in het collegevoorstel.	We gaan ons aansluiten bij de landelijke evaluatie van GOW30 van Goudappel en DTV consultants zodat we de resultaten uit Zeist onafhankelijk kunnen toetsen en kunnen leren van ervaringen in andere gemeenten. Meer informatie staat op: https://www.goudappel.nl/nl/actueel/doe-mee-met-ons-onderzoek-naar-ervaringen-met-gow30	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.

47	VC Hoge Dennen Kercke	<p>In beleidsafwegingen als GOW30 komt ook altijd het dilemma ‘algemeen vs specifiek’ aan de orde. We geven enkele voorbeelden om aan te geven wat we bedoelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> o In een typische woonstraat (ETW) verwacht niemand een beveiligde oversteek voor voetgangers, als echter een ETW ook doorgaand verkeer kent en veel voorzieningen en veel ouderen, vraagt dat wellicht meer maatwerk; o Het algemene beeld van de grootte van verblijfsgebieden is best te begrijpen, maar in grotere stedelijke structuren zijn die verblijfsgebieden over het algemeen gevat in een soort ‘raster’ van ontsluitingswegen, waardoor er aan vier zijden van zo’n gebied in- en uitgangen zijn. Hoge Dennen Kerckebosch is aan de NO- en ZO-zijde (behalve voor fietsers) geheel NIET ontsloten, aan de ZW-zijde goed en aan de NW-zijde beperkt. Het is de vraag of dan ook alle algemene uitgangspunten kunnen gelden; o Soms zijn in ons land hele wijken, hele stadsdelen of zelfs hele steden ontworpen op basis van een heldere en samenhangende weghierarchie. Met een categorisering die vergelijkbaar is met Duurzaam Veilig. Maar regelmatig is dat ook niet het geval. Omdat Duurzaam Veilig nog niet bestond, of (Kerckeboschlaan) omdat aan andere aspecten (stedenbouwkundig, landschappelijk) meer belang werd gehecht. Het is de vraag of het dan altijd mogelijk én wenselijk is om alsnog met terugwerkende kracht het principe van ETW en GOW af te dwingen. <p>In dit verband is het verhelderend dat de Handreiking niet alleen concrete voorstellen voor inrichting doet, maar ook duidelijk aangeeft dat daarvan in bepaalde situaties kan worden afgeweken. Het leest regelmatig als een oproep dat gezond verstand bij het toepassen van groot belang is. Dat lijkt een structureel verschil met de ambitie van vrij rigide toepassing die wij soms ook waarnemen.</p>	<p>Een veilige en herkenbare weginrichting draagt bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het juiste rijgedrag wordt namelijk in grote mate bepaald door een herkenbaar en verkeersveilig wegontwerp. De weggebruiker moet in één oogopslag kunnen bepalen op welk soort weg hij rijdt en welk gedrag nodig is om veilig te kunnen deelnemen aan het verkeer. Daarom maken verkeerskundigen van overheden en adviesbureaus in Nederland gebruik van de ontwerprichtlijnen van het CROW, een onafhankelijk kenniscentrum voor infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer. De gemeente Zeist maakt daar ook gebruik van. Het CROW heeft inrichtingsprofielen opgesteld voor het ontwerpen van eenduidig ingerichte wegen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen een ideale en een minimale weginrichting. Door bijvoorbeeld ruimtegebrek is het in de praktijk niet altijd mogelijk de weg in te richten volgens de ideale ontwerprichtlijnen. In dat geval is het wenselijk dat het wegontwerp voldoet aan de minimale ontwerprichtlijnen.</p> <p>De verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig is een in Nederland algemeen toegepaste methode om wegen verkeersveilig in te richten.</p>	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
48	VC Hoge Dennen Kercke	<p>Duurzaam Veilig gaat uit van de functie en het feitelijke gebruik van een weg of wegvak. Zijn de functie en het gebruik bekend, dan worden de daarbij passende inrichtingskenmerken gezocht. Met als doel dat landelijk gezien alle wegen en wegvakken met gelijke functie ook hetzelfde uiterlijk hebben. Bij de ONL is de actualiteit complexer. Daar speelt zowel de vraag wel/niet GOW30 als de gemeentelijke ambitie om functie, gebruik en karakter van de laan te veranderen. Met name het opheffen van de ventwegen met alle gevolgen van dien stuit bij het merendeel van de aanwonenden (en bij veel anderen) op grote weerstand. Toch horen wij dat ambtelijk de ambitie om door het verlengen van inritten tot aan de hoofdrijbaan, de ONL een “echte” ETW te maken onveranderd groot is. Het (ook in de nu voorliggende nieuwe besluitvorming over de wegcategorisering) handhaven van de ONL als ETW zou er in theorie toe kunnen leiden dat op basis van deze vaststelling de gemeente daarna “niet anders kan” dan “het wegprofiel in overeenstemming te brengen met de categorisering”.</p> <p>Aan bewoners is inmiddels toegezegd dat er opnieuw naar de plannen voor de ONL zal worden gekeken. Een besluit over de categorisering mag naar onze stellige mening een open vervolgoverleg met bewoners niet in de weg staan, zelfs niet gevoelsmatig. Met andere woorden, de vaststelling van de categorie voor de ONL kan pas gedaan worden NADAT de volwaardige participatie over de inrichting van de ONL volledig is afgerond.</p>	<p>Uit het afwegingskader in het wegcategoriseringsplan komt dat de Oranje Nassaulaan niet in de categorie GOW30 valt. Het is niet te verwachten dat de hoeveelheid verkeer op deze weg toe zal nemen als gevolg van de komende herinrichting. Het uitgangspunt bij de huidige plannen voor een herinrichting is daarom dat deze straat een erftoegangsweg is en blijft. Er is geen reden om de besluitvorming hierover uit te stellen.</p>	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.

49	VC Hoge Dennen Kercke	<p>De Kerckeboschlaan blijft in het ambtelijke voorstel een ETW. Terwijl de hele laan slechts enkele individuele erfonthuizingen kent. De laan is niet vanuit Duurzaam Veilig ontworpen, maar is vooral vormgegeven als fraaie landschappelijke 'weg door het bos'. Onderbrekingen van het 'stromend' verkeer vinden nagenoeg alleen op kruispunten plaats.</p> <p>Op zich zou het dus denkbaar zijn er een GOW-categorie aan te koppelen. Misschien zijn er ook heel goede redenen om dat niet te doen, maar die worden nu niet gegeven. Mondeling werd de lage verkeersintensiteit genoemd, maar de vraag is of dat een geldige en voldoende reden is.</p> <p>Overigens geldt ook voor de Kerckeboschlaan dat er actuele inrichtingsadviezen van een extern bureau op tafel liggen, ook bij bewoners. Met daarbij een gemeentelijke reactie daarop. En ook is het nog niet duidelijk wat maatregelen op de ONL (en op andere lanen?) voor de KBL gaan betekenen.</p> <p>Het lijkt verstandig om ook hier de besluitvorming aan te houden totdat er meer bekend is.</p>	<p>De functie van de weg is een van de leidende principes bij de bepaling van de wegcategorie. Dat de huidige inrichting van de weg niet conform de richtlijnen voor een erftoegangsweg is is geen reden om de weg in een andere categorie in te delen.</p> <p>Toewerken naar toekomstbeeld Een van de maatregelen van de GOW30 is dat de zijstraten geen voorrang hebben. Het zou ongewenst zijn om de snelheidsremmende werking van de gelijkwaardige kruising niet toe te passen op de Kerckeboschlaan gezien de meldingen die bewoners regelmatig maken over te hoge snelheden van het autoverkeer. Het aanhouden van de besluitvorming is daarom niet nodig.</p>	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
50	VC Hoge Dennen Kercke	<p>De ABW blijft in het ambtelijk voorstel GOW50. Terwijl er bepaalde delen van de ABW zijn waar de verblijfsfunctie (waaronder erftoegang) een sterkere rol speelt. De ABW is ook geen onderdeel van de formele Z-structuur, de voorkeursverbinding tussen A12 en A28.</p> <p>We komen dus ook bij de ABW bij de vraag: waarom in het voorstel alleen onderbouwen wat WEL GOW30 wordt, en niet waar dat NIET gebeurt? Tijdens het overleg is wel toegezegd dat onze opmerking over partieel GOW30 alsnog meegenomen zal worden.</p> <p>Een bijzonder aspect van de ABW is nog wel de "ventweg" die globaal van de Heideweg tot aan de Molenweg loopt (of zelfs tot aan de Amandelhof?). Die ventweg is de ontsluitingsweg voor de serviceflats Nijenhove, De Oldenborgh en Midland (en Simarowa?). Langs deze weg liggen ook de parkeerplaatsen voor die complexen. Deze ventweg is niet gecategoriseerd op de betreffende kaart van het Mobiliteitsplan, maar de complexen hebben wel als adres Arnhemse Bovenweg.</p> <p>Wij hebben de gemeente eerder op dit punt gewezen. Naar onze mening vraagt de rechtszekerheid dat nu bij de aanpassing van de wegencategorisering deze ventweg een expliciete categorisering krijgt die past bij de functie.</p>	<p>Specifiek tussen de Arnhemse Bovenweg 2 en 15 is zowel het fietspad als het trottoir te smal. Wij zien de oplossing hier eerder in het verbreden van trottoir en fietspad en niet in het creëren van een kort stukje GOW30, waarbij de fietspaden ingeruild worden voor fietsstraten. Wij zien het niet als wenselijk om verkeersdeelnemers met verschillende snelheidsregimes te confronteren. Bovendien geeft de Provincie mede namens de busmaatschappijen aan om met het oog op de doorstroming van de busdiensten, de gebiedsontsluitingswegen zoveel mogelijk op 50 km/u te houden.</p> <p>De ventweg waarnaar wordt verwezen heeft momenteel al de wegcategorie erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur welke past bij de huidige functie van de ventweg. Dit is te herkennen aan de 30 kilometer per uur zone bebording en de manier waarop de kruispunten met de Arnhemse Bovenweg zijn vormgegeven, namelijk middels inritconstructies. De wegcategorie voor deze wegvakken blijft ongewijzigd een erftoegangsweg. Daarnaast willen wij toelichten dat alle wegen in het concept wegencategoriseringsplan die niet in de categorie gebiedsontsluitingsweg vallen de functie van erftoegangsweg hebben. Hieronder vallen ook de fietsstraten en de woonerven.</p>	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
51	VC Hoge Dennen Kercke	<p>Ingrijpen op ONL en KBL heeft effecten op andere lanen binnen (en buiten) HDKB. Tijdens het genoemde overleg hebben wij daarnaar gevraagd. De ambtelijke vertegenwoordigers konden of wilden daarop niet ingaan. 'Dat is voor een volgend overleg', was de reactie. Wij betreuren die reactie.</p> <p>Ook in onze reactie na de informatiebijeenkomst op 12 februari hebben wij aangegeven dat er vanwege de samenhang der dingen één totaalplan zou moeten komen voor geheel HDKB. Voor zover wij weten zijn er op dit moment al over drie lanen afspraken gemaakt of minstens mogelijkheden met bewonersgroepen besproken. Op zich is daar niets tegen, maar het moet naar onze mening wel in alle openheid duidelijk zijn voor iedereen. Want een maatregel in de ene laan kan effect hebben in de volgende laan. Alleen wanneer het totale plan duidelijk is, kan het uiteindelijke effect worden beoordeeld.</p> <p>Pas dan ook kan worden beoordeeld of de situatie voor kwetsbare groepen als fietsers en voetgangers er niet alleen hier en daar incidenteel op vooruit gaat, maar ook structureel in onze wijk en in Zeist als totaal.</p>	<p>Het uitvoeren van flankerende maatregelen op wegen die grenzen aan de Oranje Nassaulaan wordt meegenomen in het project. Het Mobiliteitsplan is het plan waarin staat hoe de positie voor de fietser en voetganger in de hele gemeente verbetert gaat worden. Het einddoel is dat alle wegen zijn ingericht conform de principes van Duurzaam Veilig. Alle wegen binnen Hoge Dennen en Kerckebosch vallen binnen dezelfde categorie en worden op termijn allemaal op dezelfde wijze ingericht: klinkerverharding, een breedte van 4,80 of 5,80m, om de circa 100 meter drempels en bij elke kruising een plateau. Maatregelen zoals het instellen van een knip of eenrichtingsverkeer hebben effect op de verkeerscirculatie in een buurt en worden niet uitgevoerd zonder overleg met de bewoners.</p>	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.

52	VC Wilhelminaparkbuurt	de kruising Woudenbergseweg/Prof. Lorentzlaan wordt in het derde kwartaal van 2024 op de schop genomen, zo is de planning. Er komt een plateau en de kruising wordt versmald. Vanaf de Lorentzlaan gezien is de kruising veel te breed. Automobilisten nemen vaak de binnenbocht. De kruising is ronduit gevaarlijk en past niet in het GOW30 profiel.	In de Wilminaparkbuurt vallen alle wegen in de categorie erftoegangsweg met een maximum van 30 km/u. De genoemde kruising wordt aangepast zodat deze voldoet aan de huidige richtlijnen wat betreft kruisingen van twee ETW30 wegen.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
53	VC Wilhelminaparkbuurt	Ook voor andere wegen die uitkomen op de Woudenbergseweg geldt dit. Daarom een warm pleidooi voor eenzelfde aanpak bij de kruising Woudenbergseweg/Krullelaan en Woudenbergseweg/Huydecoperweg. Dit zal de verkeersveiligheid aanmerkelijk vergroten en zorgen voor een duidelijker structuur voor de weggebruikers. Het wegdek op de Krullelaan (vanaf de Woudenbergseweg richting Wilhelminalaan) en ook het wandelpad daar verkeren in zeer slechte staat en dienen vernieuwd te worden.	Op de kruising Woudenbergseweg- Krullelaan ligt al een plateau. Onderzocht zal worden of de opgangen steil genoeg zijn en of de kruising compacter ingericht kan worden. Op de kruising Woudenbergseweg-Huydecoperweg ligt geen plateau. Om deze reden krijgt deze locatie prioriteit en zal hier in 2025 een plateau worden aangelegd.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
54	VC Wilhelminaparkbuurt	De route Prins Hendriklaan-Wilhelminalaan- Krullelaan- Woudenbergseweg is een veel gebruikte route voor scholieren naar de middelbare scholen De Breul en Schoonoord. Met name op de Woudenbergseweg met zijn te ruime aansluitingen op de zijwegen komen vaak gevaarlijke situaties voor met deze scholieren. Ook wordt de route door de school "het Spoor" gebruikt om in groepen lopend naar de gymzaal op de Woudenbergseweg te lopen. De trottoirs op deze route zijn dermate smal, dat er op de weg gelopen wordt. Aanpassingen volgens de GOW30 standaard kan hiervoor een oplossing bieden. Wilt u deze straten hoog op de lijst van de aan te passen straten zetten?	De kruisingen op de Woudenbergseweg binnen de bebouwde kom worden in de komende jaren daar waar nodig en mogelijk compacter gemaakt. De school het Spoor krijgt na de sloop en nieuwbouw een gymzaal op eigen terrein. De trottoirs in de Wilhelminaparkbuurt hebben niet overal de gewenste minimum-breedte van 1,50 meter. Als de wegen aan groot onderhoud toe zijn kan gekeken worden over er ruimte is om de wegen te versmallen en de trottoirs te verbreden. De richtlijnen die hiervoor gelden zijn de Duurzaam Veilig inrichtingsprincipes voor een ETW30.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.
55	VC Wilhelminaparkbuurt	Veel aandacht is gericht op het wegprofiel tussen de zijstraten, maar de inrichting van de kruisingen en splitsingen komt er bekaaid vanaf. En dat zijn vaak de gevaarlijkste plekken wegens onoverzichtelijkheid en onvoldoende geleiding. Ook al worden enkele ervan binnenkort aangepakt, we willen dit niet onvermeld laten.	De gemeente tracht zowel wegvakken als kruispunten veilig in te richten.	Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.