Nr.	Reactie	Toelichting	Aanleiding tot aanpassen ontwerp?
	Uitvoering		
001	Kunt u tijdens de werkzaamheden de bereikbaarheid van verschillende bedrijven duidelijk aangeven?	Tijdens de uitvoering communiceren we over omleidingen en de bereikbaarheid. In de volgende fase van het project bepalen we welke communicatie-inzet nodig is.	Nee
002	Als de werkzaamheden bezig zijn, kan ik dan nog wel bij mijn bedrijf komen ivm bevoorrading?	Er kan niet gegarandeerd worden dat bedrijven tijdens de werkzaamheden altijd bereikbaar zijn. We proberen overlast tot een minimum te beperken. Afsluitingen worden vroegtijdig bij belanghebbenden gemeld.	Nee
003	Kan ik tijdens de werkzaamheden klanten ontvangen?	Zie, 002	Nee
004	Hoe wordt de toegang naar de Tolboomweg geregeld voor leveranciers en werknemers van de bedrijven?	Zie, 002	Nee
005	Wat zijn de consequenties t.b.v. openbaar vervoer tijdens de werkzaamheden? Blijft deze wel rijden? Of is deze enkele maanden gestremd?	De consequenties voor openbaar vervoer zijn nog niet inzichtelijk. Dit volgt in een volgende fase. Uiteraard doen we ons best doen om zo min mogelijk stremmingen te hebben.	Nee
006	De Stoutenburgerweg krijgt nieuwe bruggen. Is er een tijd overlap in de realisatiefase? Zo ja, wat zijn de consequenties?	Er is geen overlap met het vervangen van betonbruggen in de Stoutenburgerweg. De werkzaamheden worden na elkaar gepland.	Nee
	Kruispunt		
007	Voorrang op het kruispunt Hoevelakenseweg – Eendrachtstraat.	Het verbeteren van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van de kruising met de Eendrachtstaat is een belangrijk onderdeel van het project. Daarom is in een eerder stadium onderzoek gedaan naar het functioneren van het kruispunt Hoevelakenseweg-Eendrachtstraat. De ligging van het viaduct zorgt ervoor dat fietsers het kruispunt naderen met een hoge snelheid. Daarnaast is het zicht op het kruispunt vanuit bepaalde richtingen beperkt (vanwege aanliggende percelen). Ook liggen de Eendrachtstraat en Stoutenburgerweg niet recht tegenover elkaar en is er sprake van een relatief hoge hoeveelheid verkeer. Vanuit veiligheidsoverwegingen is daarom in het plan uitgegaan om de voorrang op het kruispunt te regelen, net als in de huidige situatie. Na de bewonersavond is de inrichting van het kruispunt - waaronder de voorrangssituatie - nogmaals beoordeeld, omdat er verschillende vragen werden gesteld of het in stand houden van de voorrangsregeling de beste keuze is. Hiervoor is een second opinion uitgevoerd door een onafhankelijk adviesbureau. De uitkomst van de second opinion is dat: - Voorrang instellen op kruispunt met Eendrachtstraat is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt gewenst, ook al heeft het principe ‘rechts gaat voor’ de voorkeur vanuit de richtlijnen. - Gezien de ligging en gebruikt van deze kruising is het niet de verwachting dat dit onduidelijkheid geeft t.o.v. de kruisingen met de Van de Bleekstraat/Broekhuizenstraat. - Toepassen van een aslijn op zijwegen: vanwege de wegassen die niet recht tegenover elkaar liggen wordt voorkomen dat overstekend verkeer op de verkeerde weghelft terecht komt. - Aanbevolen wordt om geen fietssuggestiestroken toe te passen, omdat dit in principe niet op erftoegangswegen (30 km zones) binnen de kom wordt toegepast. De zijwegen (Eendrachtstraat – Stoutenburgerweg) die niet recht tegenover elkaar liggen, in combinatie met de hoeveelheid verkeer op bepaalde momenten maken dit een complex kruispunt. Vanwege de ligging en het gebruik van de Hoevelakenseweg wordt daarom	Nee
008	Alternatieve vormgeving van het kruispunt met de Eendrachtstraat (afbuigende voorrang, punaises)	In het ontwerp is gekozen voor een kruispuntplateau als snelheidsremmende maatregel. Tijdens de verkenning naar mogelijke oplossingsrichtingen zijn verschillende varianten onderzocht, maar vanwege de nadelen is hier niet voor gekozen. Een afbuigende voorrang past niet in het huidige gebruik. In een voorverkenning is een alternatieve vormgeving van het kruispunt onderzocht (waaronder middengeleiders). Op basis van de bevindingen is in 2021 besloten om de Hoevelakenseweg integraal aan te pakken. Vanwege de beperkt beschikbare ruimte blijft de vormgeving van het kruispunt nagenoeg gelijk, maar wordt de 30 km zone uitgebreid naar de oostzijde van het kruispunt en wordt de inrichting daar waar mogelijk op aangepast.	Nee

009	Verkeerslichten op het kruispunt Eendrachtstraat of een doseerinstallatie aan het begin en/of einde van de Hoevelakenseweg.	Verkeerslichten worden toegepast bij wegen met een hogere verkeersintensiteit. Door toch een verkeerslicht te plaatsen ontstaan onnodig lange wachttijden. Hierdoor is de kans groot dat het rode licht wordt genegeerd. Een verkeerslicht biedt daarom geen veiligere oplossing. Verkeerslichten nemen daarnaast ook nadelen met zich mee. Naast de hogere kosten voor het plaatsen en onderhouden kunnen verkeerslichten ook leiden tot meer geluidsoverlast. Bij een kruispunt met verkeerslichten is er meer sprake van optrekken en afremmen en daardoor bovendien een toename in brandstofverbruik. Tot slot kunnen verkeerslichten leiden tot hogere rijsnelheden (in verband met groen licht halen).	Nee
010	Waarom niet een zebrapad op elke tak van het kruispunt Hoevelakenseweg – Eendrachtstraat – Stoutenburgerweg), dus in totaal vier?	In het ontwerp is gekozen voor een zebrapad aan de oostzijde van het kruispunt. Omdat tijdens en na de informatiebijeenkomst meerdere keren is verzocht om extra zebrapaden aan te brengen is de oversteekbaarheid in een second opinion onderzocht. Hieruit volgt dat één zebrapad aan de oostzijde van het kruispunt voldoende is om voetgangers een geconcentreerde oversteek te bieden van en naar de bushaltes. Op deze locatie is een zebrapad goed en overzichtelijk inpasbaar en steken de meeste voetgangers over tussen beide bushaltes. Meer zebrapaden gaan ten koste van de attentiewaarde op het kruispunt en overstekende voetgangers. Daarbij is het beeld dat buiten de spits overal zonder problemen overgestoken kan worden.	Nee
011	De paaltjes zijn in het nieuwe plan verdwenen. De weg lijkt smaller, maar auto's kunnen nu lekker binnendoor afsnijden en mensen van het trottoir af rijden.	De trottoirs worden verhoogd aangelegd. Hierdoor is het voor een automobilist niet aantrekkelijk om de bocht af te snijden.	Nee
	<u>Parkeerplaatsen</u>		
012	In het weekend wordt er veel geparkeerd t.h.v. tankstation. Parkeervakken gaan nu weg. Hoe gaat dat in de toekomst? We verwachten hierdoor parkeeroverlast in de Broekhuizerstraat.	Het aantal geparkeerde voertuigen is beperkt. De parkeerstrook is in de huidige situatie niet veilig. De strook is te smal om je voertuig te parkeren en veilig uit te kunnen stappen. Zowel voor de bestuurder als voor de passagiers. Door het opheffen van deze strook komt er ruimte vrij om een volwaardige verbinding te maken voor voetgangers tussen oost- en westzijde van Terschuur. Deze maatregel zorgt ervoor dat voetgangers een veilige weg kunnen nemen. Na het opheffen van deze parkeerstrook moeten voertuigen parkeren in de omgeving of op eigen terrein. De verwachting is dat hier voldoende ruimte voor is.	Nee
013	De klinkerstrook wordt stoep, parkeren kan dus alleen nog maar op de fietssuggestiestrook / rijbaan, dit lijkt ons ongewenst (gevaarlijk).	In het ontwerp wordt getracht de voetganger een veiligere positie op de weg te geven. Daarvoor is het noodzakelijk om een duidelijk trottoir te maken. De klinkerstroken zijn hier uitermate geschik voor, omdat deze in de huidige situatie een onduidelijke functie hebben. Veelal wordt deze gebruikt om half op te parkeren waardoor de voetganger uit moet wijken naar de rijbaan.	Nee
014	Kunt u voor de huisnummers 121 en 123 extra parkeervakken realiseren? Zoals in het plan is ingetekend voor de huisnummers 140 en 142. Kan dit eventueel ook voor de huisnummers 117 en 119? Er is weinig ruimte tussen de erfgrens en de fietssuggestiestrook, zodat voetgangers deze extra parkeerstroken niet kunnen passeren als hier wordt geparkeerd, echter; de meeste voetgangers lopen aan de overkant (honden uitlaten en mensen die tussen de middag een rondje lopen vanaf de bedrijven op de Tolboom).	Voor het realiseren van extra parkeerplaatsen is onvoldoende ruimte. De parkeerplaatsen gaan dan ten koste van veilige voetgangersverbindingen. We willen aan beide zijden van de weg (waar mogelijk) een veilig voetpad realiseren. In de nieuwe situatie wordt duidelijk onderscheid gemaakt tussen voetpad en ruimte die is bestemd voor parkeren.	Nee
015	De parkeerstroken ter hoogte van de huisnummers 178 t/m 180A zijn te smal voor auto's. In de huidige situatie staan auto's met de wielen aan één zijde op het wegdek. Verbreden van de stroken ten koste van de groenstroken lijkt ons de oplossing.	In het ontwerp is opgenomen dat deze stroken worden verwijderd en worden toegevoegd aan de groenstrook. Hiermee krijgen we een duidelijk inrichting en kunnen bomen en groen bespaard blijven. Parkeren kan op eigen terrein, maar in Van de Bleekstraat zijn ook parkeerplaatsen die gebruikt kunnen worden voor/door bezoekers.	Nee
	<u>Rijbaan:</u>		

016	De totale wegbreedte van 5.40 meter is te smal, vooral in de bochten. Bij groot verkeer zoals vrachtwagens en landbouwvoertuigen en voertuigen met aanhangers, welke elkaar moeten passeren is dat niet mogelijk zonder dat 1 van beide van het trottoir gebruik gaat maken. Dit kan en zal gevaarlijke situaties opleveren. Ook is de kans groot van kapot gereden trottoirs. Tevens heeft men last van een indraaiende volgvoertuig, zodat men niet strak langs de beplanting kan rijden of men moet deze aan flarden rijden. Op 10 juli heb ik met eigen ogen gezien dat een landbouwvoertuig op de nu aanwezige breedte al de gehele rijbaan en het daar aangrenzend fietspad nodig had.	De toekomstige rijbaan wordt in dit ontwerp 5.80 meter. De wat scherpere bochten ter hoogte van het tankstation worden uitgevoerd door middel van een 'bochtverbreding'. Bij het opstellen van het ontwerp is rekening gehouden met de breedte van de voertuigen.	Nee
017	Ik mis de aanduiding van fiets in de fietssuggestiestrook.	Klopt, deze is niet opgenomen in het ontwerp. Er is in deze situatie gekozen voor een fietssuggestiestrook. Een fietssuggestiestrook heeft geen fiets symbool en daarmee ook niet de juridische status van de echte fietsstrook. Al het andere verkeer mag er net als de fietser gebruik van maken en er op stoppen en parkeren. Bij een fietsstrook is dit niet het geval. Op de fietsstrook mag in beginsel geen ander verkeer komen en er mag ook geen ander verkeer op stoppen of parkeren. Bij een fietsstrook wordt een fietssymbool toegepast.	Nee
018	Voor fietsers is klinkerbestrating al snel na de realisatie erg oncomfortabel. De auto's hebben geen last van de ongelijkheden, maar de fietsers wel!	Het is gebruikelijk om vrijliggende fietspaden te voorzien van een asfalt of betonverharding. Op de locaties waar fietsers op de rijbaan fietsenis zijn klinkers zeer gebruikelijk.	Nee
019	Fietsstrook wordt vervangen door een suggestiestrook met een onderbroken witte lijn. Op dit moment is er rood asfalt gebruikt als fietsstrook; lijkt een verslechtering.	Met de reconstructie van de Hoevelakenseweg wordt de weg ingericht als een verblijfsgebied (30 km zone). Fietsstroken passen niet bij de inrichting van een 30 km zone. Vanwege het fietsgebruik is er toch voor gekozen om een suggestiestrook aan te brengen om de positie van de fietser te benadrukken. Deze suggestiestrook is breder dan de huidige fietsstrook waardoor automobilisten meer geneigd zijn om achter de fietsers te blijven.	Nee
020	Aandacht voor geluid bij plateaus.	In het plan is gekozen voor plateaus als remmende maatregel. Vanwege de functie die de Hoevelakenseweg heeft voor de bereikbaarheid van het achterliggende gebied zijn met hulpdiensten afspraken gemaakt over een beperkte hoogte van plateaus. Verder hebben plateaus de eigenschap dat deze in sommige gevallen voor extra geluid kunnen zorgen. In dit geval is gezocht naar een goede 30 km inrichting waarbij plateaus de meest passende maatregel is.	Nee
021	Overstekende fietsers steken vroegtijdig over naar het tweerichtingenfietspad aan de westzijde van de Hoevelakenseweg.	In het ontwerp is een aanpassing gedaan die het voor fietsers minder aantrekkelijk maakt om vroegtijdig de rijbaan over te steken. In combinatie met deze aanpassing wordt de 30 km zone verlengd tot aan de fietsoversteek.	Ja
	<u>Sluipverkeer</u>		
022	Kunnen er maatregelen genomen worden om sluipverkeer tegen te gaan? Bijvoorbeeld: - Afsluiten van de brug Stoutenburgerweg (uitgezonderd bestemmingsverkeer) - Afsluiten Hoevelakenseweg tijdens de spits voor doorgaand verkeer - Automatische doceerinstallatie - Tijdszones dat doorgaand verkeer niet het dorp in mag	Sluipverkeer door de kern van Terschuur tegen gaan is niet op te lossen binnen dit project. Dat is ook niet het beoogde doel. In dit project willen we de Hoevelakenseweg veilig inrichten voor al het verkeer. Als we de Hoevelakenseweg of de brug (Stoutenburgergweg) gaan afsluiten, in welke vorm dan ook, dan heeft dat negatieve effecten op de bereikbaarheid van het achterliggende gebied. Bovendien is de route via de Hoevelakenseweg voor veel verkeer ook de meest logische route, bijvoorbeeld verkeer met een bestemming tussen Hoevelaken en Terschuur. Dit maakt dat een geslotenverklaring of afsluiting op deze plek niet mogelijk is.	Nee
	<u>Groen:</u>		
023	Graag wat bomen planten.	In het plan is gezocht naar mogelijkheden om bomen aan te planten. De ruimte bovengronds en ondergronds is zeer beperkt. Hierdoor is het nauwelijks mogelijk nieuwe bomen aan te planten. In het gepresenteerde ontwerp zijn een aantal bomen opgenomen om aan te planten.	Nee
024	Beplanting aan de zijde van nr. 152 veel te lang, tankwagens kunnen bij geschetste situatie nooit de vulpunten bereiken en onder groot risico het terrein weer verlaten.	Hier is over gesproken met de eigenaar van het terrein. Het ontwerp wordt iets aangepast. De bossage wordt wat ingekort.	Ja

	Verlichting:		
025	Wordt er ook naar verlichting gekeken?	Verlichting wordt niet veranderd. Deze voldoet. Wel worden masten verplaatst als dat nodig is voor de inrichting.	Nee
026	Verlichting – is daar ook aandacht voor? Met name denk ik dan bij de zebrapaden	Het zebrapad op de Hoevelakenseweg wordt voorzien van speciale verlichting.	Nee
	Snelheid:		
027	Kan er een flitspaal worden geplaatst?	Het plaatsen van flitspalen is een bevoegdheid van het Openbaar Ministerie. Voor het plaatsen van een flitspaal moet een weg voldoen aan een aantal voorwaarden. Zo worden er geen flitspalen in 30 km zones geplaatst. Aangezien het plan is om de 30 km zone uit te breiden op de Hoevelakenseweg is het niet mogelijk om hier een flitspaal te plaatsen.	Nee
028	De SWOV (Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) zegt: Een lage snelheid wordt fysiek afgedwongen door bijvoorbeeld drempels, plateaus, wegversmallingen of zigzagverleggingen van de wegas. In Stroe zijn op de Tolnegenweg bloembakken geplaatst. Heel effectief, want dit remt echt. In de voorlichting is aangegeven dat gemeente Barneveld dit effectieve middel niet wil toepassen. Waarom niet? En als dit het standpunt van de gemeente Barneveld is, waarom worden ze dan niet weggehaald in Stroe?	Op iedere weg zal gekeken moeten worden hoe de inrichting het beste bijdraagt aan het doel. Op deze weg gaat de voorkeur uit naar kruispuntplateaus. Deze worden ingepast op kruispunten waar ook de meeste conflicten plaatsvinden met verkeer (uit zijwegen). Alternatieve snelheidsremmers zoals bloembakken en wegversmallingen nemen nadelen met zich mee. Ten eerste zijn deze maatregelen moeilijk in te passen vanwege de vele inritten die uitkomen op de Hoevelakenseweg. Daarnaast hebben deze maatregelen als nadeel dat verkeer soms geneigd is om juist harder te rijden, om de tegenligger voor te zijn. De Wolweg in Stroe staat op het programma voor onderhoud waarbij ook wordt voorzien in een nieuwe inrichting. In de nieuwe situatie komen geen bloembakken.	Nee
	30 km/zone		
029	Aandacht voor een duidelijke toegang van de 30 km zone	Zowel aan de oost- als aan de westzijde van de Hoevelakenseweg wordt een duidelijke entree van de 30 km zone gemaakt. Vanwege het aangepaste profiel met klinkers is er een duidelijke overgang van 50 naar 30 km/uur. Verder wordt de 30 km zone duidelijk aangeduid met bebording en markering op de weg.	Nee
030	Richting ei/Voorthuizen zouden wij de 30km/zone iets verder door laten lopen tot voorbij perceel 85 en 104, bij de zijweg.	Oorspronkelijk liep de werkgrens tot en met het kruispunt Eendrachtsstraat / Stoutenburgerweg / Hoevelakenseweg. Na participatie met belanghebbenden is besloten de zone uit te breiden tot voorbij de Tolboom. Dit kruispunt is nu ook onderdeel van de 30km/u zone. De werkgrens wordt niet verder uitgebreid.	Nee
031	Het is niet duidelijk welke kleur verharding er wordt toegepast. Voor het dorpse karakter zou het goed zijn als er rood geel of een combinatie hiervan wordt gebruikt.	Dit staat inderdaad niet helder op tekening. In de sfeerbeelden is het wel goed opgenomen. Voor dit plan is gekozen voor Heide paars.	Ja
032	We hadden op meer plekken een zebrapad verwacht: t.h.v. 109; 150/123; 158.	Meer zebrapaden gaan ten koste van de attentiewaarde en zorgen dus niet direct voor een veiligere oversteekmogelijkheid. Daarbij is het beeld dat buiten de spits overal zonder problemen overgestoken kan worden.	Nee
	Geluid		
033	Zorgen om geluid door klinkers.	Na de informatiebijeenkomst is een petitie ingediend vanwege zorgen over geluid. Voor de onderbouwing van de voorgestelde elementenverharding wordt verwezen naar de informatiebrief die u kunt vinden op www.barneveld.nl/hoevelakenseweg. Deze nadere onderbouwing geeft geen aanleiding om het ontwerp hiervoor aan te passen.	Nee
	Overige:		
034	Wij zijn geïnteresseerd in de mogelijkheden m.b.t. hemelwater. Waar is hier meer informatie over te vinden?	Informatie m.b.t. afkoppelen van regenwater op eigen terrein volgt op een later moment. In het ontwerp is in iedergeval nu al rekening gehouden dat het regenwater zowel bovengrond als ondergronds aangeboden kan worden op de perceelsgrens.	Nee
035	Tussen huisnummer 114 en 116 zit een opsluiting d.m.v een smal betonplankje richting de sloot, graag situatie verbeteren.	Trottoir aan deze zijde wordt in zijn geheel venieuwd incl. nieuwe opsluiting. De situatie wordt hiermee verbeterd.	Nee
036	Hoe verhoudt de warmtevisie van de gemeente zich tot de plannen aan de Hoevelakenseweg?	De warmtevisie geeft op hoofdlijnen een beeld van de mogelijkheden richting aardgasvrije gebouwen. Per buurt wordt dit in detail uitgewerkt en kunnen plannen die er al liggen de uitwerking beïnvloeden. Op dit moment zijn de plannen niet zo concreet dat we er in dit project rekening mee kunnen of moeten houden.	Nee

037	Aanpassingen aan de A1 en gevolgen voor de Stoutenburgerweg. Het nieuwe viaduct van Stoutenburgerweg en A1 komt westelijk te liggen van het huidige viaduct. Betekent dat de helling nog steiler wordt en men met nog meer snelheid de kruising nadert. Waarom ontbreken extra snelheidsremmende maatregelen op dat deel van de Stoutenburgerweg?	Op dit moment is het niet duidelijk wanneer de A1 wordt aangepakt. Gevolgen voor het viaduct Stoutenburgerweg zijn dan ook nog niet bekend. Vooralsnog worden er geen extra remmende maatregelen op de Stoutenburgerweg aangebracht.	Nee
038	Er staan op tekening geen vooorzieningen voor blinden en slechtzienden. Zijn deze vergeten? Of niet nodig?	Op de voorlopige tekeningen staat inderdaad geen voorzieningen ingetekend. Ze worden toegevoegd op de definitieve tekening.	Ja
039	Nieuwe bushalte aan Hoevelakenseweg is geen ruimte getekend voor fietsenstalling of alleen stalling voor 2 fietsen?	In het definitieve ontwerp zijn alle voorzieningen (prullenbak, ABRI, fietsenrekken) toegevoegd.	Ja
040	Onder de weg komt een fundering. Bij aanleg ligt een betonblok (drempelelement) nagenoeg gelijk met bestrating, maar na verloop van tijd ligt het altijd ongelijk. De naad tussen de betonplaten is na verloop van tijd vaak erg groot. Als je daar met een (race)fiets in terecht komt, ga je geheid over de kop Om een onderbouwde melding te kunnen doen, zou ik graag weten wat de afkeurnorm qua ongelijkheid van de aansluiting van de betonelementen met de bestrating is? Hoe breed mogen de kieren tussen de blokken zijn.	Als er een contract wordt geschreven voor dit werk worden er eisen opgenomen voor de kwaliteit. Onze toezichthouders houden in de gaten of ze voldoen aan onze kwaliteitseisen. Dat doen ze tijdens het werk, maar ook in de garantieperiode die volgt (tot 6 maanden na oplevering). Mocht u twijfels hebben, dan kunt u altijd een melding doen bij de gemeente via www.barneveld.nl/melden en dan wordt er op dat moment gekeken of e.e.a. voldoet.	Nee
041	Tussen huisnummer 110 en 114 ligt nu inrit naar een weiland. Er wordt daar nu een trottoir gelegd. Betekent dat de gemeente maandelijks het trottoir moet herstellen i.v.m. de zwaarte van de landbouwvoertuigen die inrit gebruiken. Betekent een voldoende brede inrit maken in steen, met zware kantopsluiting ivm de wringende werking van de tandemstellen van de landbouwvoertuigen.	Bij de uitwerking wordt rekening gehouden met in- en uitritten. Ook voor deze inrit worden passende maatregelen genomen.	Ja